Jan van Helsing

Clarvăzătorul incomod

Organizația secretă

SOARELE NEGRU

Loja elitei celui de-al Treilea Reich

JAN VAN HELSING

ORGANIZAȚIA SECRETĂ
SOARELE NEGRU

traducere de Bianca Costache

Titlul original: *Die innere Welt*

Povestea acestei cărți este inventată.
Au fost totuși cuprinse și aspecte reale.
Astfel, depinde de dumneavoastră să descoperiți
ce corespunde adevărului și ce ficțiunii.

ISBN 973-636-092-X

ANTET

Ar fi putut fi o zi de-a dreptul normală...

Este vineri treisprezece. Excelent! Astea sunt zilele pe care le aştept întotdeauna cu cea mai mare nerăbdare, pentru că în acestea se întâmplă cel mai adesea ceva ciudat. Pot, de asemenea, să înţeleg că unii oameni au într-o asemenea zi un sentiment ciudat. De vină este, se pare, numărul treisprezece. Conform propriilor mele interpretări din numerologie şi tarot, acest număr se supune frecvenţei de oscilaţie a „transformării". Transformarea poate fi tradusă ca un fel de „schimbare". Cea de-a treisprezecea carte de tarot este „moartea", ceea ce nu înseamnă că trebuie să moară cineva în această zi, ci mai degrabă că cineva poate trăi o moarte interioară. De exemplu, despărţirea de o închipuire, de un mod de comportament sau de o viziune asupra lumii. Aşa cum pasărea Phoenix renaşte din propria cenuşă sau o larvă moare şi din ea se formează un fluture, tot aşa s-ar putea spune că, în aceste zile cu numărul treisprezece, şansa de a trăi prin intermediul diverselor întâmplări şi experienţe o despărţire, o mică moarte, prăbuşirea unei viziuni asupra lumii existente până atunci pare a fi mai mare decât în alte zile.

Ce-ar putea să mă aştepte astăzi, aşadar?

Sunt câteva cuvinte răzleţe care-mi trec prin cap în această zi de vineri treisprezece, în timp ce sar sub duş, pentru ca elementul apă să-mi determine corpul astral să se statornicească în întregime din nou în corpul meu fizic. Înainte de trezire, când ai mai huzuri, îţi aduci aminte frânturi de vis, iar în timpul spălatului pe dinţi te gândeşti la bătăliile pierdute sau la un zbor deasupra unor munţi şi ape minunate.

Însă n-au trecut nici cinci minute măcar, şi-mi sună telefonul mobil. Întind mâna de sub duş, iau aparatul şi mă fac auzit destul de hârşâit, având drept zgomot de fond curgerea apei: „Ce s-a mai întâmplat, aşa cu noaptea-n cap?"

„Buenos dias, muchacho!" aud la celălalt capăt. Îl recunosc după voce pe dragul meu prieten, Peter, care mă poate deranja desigur la orice oră, astfel că-i răspund la salut cu un puternic „Buenos Aires". „Ce se întâmplă, băiatule, tocmai mă aflu sub duş?"

„Nimic grav, numai sună-mă imediat, căci am ceva interesant pentru tine!"

„În ordine, pe curând", spun eu clătindu-mă de săpun şi închid telefonul.

De-a dreptul relaxat, îmi închei toaleta şi zece minute mai târziu sunt din nou la telefon, curios să aflu ce are de spus.

„Aşadar, ascultă", îmi comunică Peter, „ieri a fost în prăvălie un tip ciudat care s-a comportat destul de misterios", făcând referire la librăria noastră ezoterică; „şi era de părere că ar trebui să vorbească neapărat cu tine. A auzit că prin intermediul prăvăliei ar putea ajunge la tine şi te căuta, pentru că se pare că ar avea să-ţi transmită ceva important."

„Păi da, tipi dintr-ăştia cunoaştem, în ultimul timp, destui", îi răspund dintr-o dată. „Mai întâi îţi spun că vor să-ţi transmită ceva, şi-apoi îţi dai seama că au venit, de fapt, să te tragă de limbă. Dar poate că a descoperit, într-adevăr, ceva important. A pomenit cumva despre ce e vorba?" întreb eu scurt.

„O oarecare legătură între Soarele Negru şi Pământul Interior. Cunoaşte pe cineva care ar trăi acolo şi care ar fi stat de vorbă cu el."

„Olala, asta da treabă. Unde spuneai că se află acest bărbat şi când vrea să mă vadă?"

„Cel mai bine la noi în prăvălie şi pe cât posibil mai repede. Mi-a lăsat impresia că ar fi presat de ceva, ca şi cum ar fi urmărit, sau ceva de genul ăsta".

„Da, există însă o mică problemă", intervin eu. „Trebuie să plec astăzi pentru două zile în nordul Germaniei, ştii tu, să iau cutia."

„A, da, azi era? Într-adevăr, am uitat complet", îşi aminteşte Peter. Se gândeşte puţin şi după aceea îmi spune: „Hei, şi aşa mai trebuie să treci pe la prăvălie. Poate-ţi faci timp să stai de vorbă cu el vreo două ceasuri, ar fi de-ajuns ca să te lămureşti."

„Da, ai dreptate, şi aşa voiam să aduc nişte cărţi."

Prin urmare, confirm şi-mi dau întâlnire o oră mai târziu în camera din spate a prăvăliei noastre.

În timp ce mergeam cu maşina ceva mai târziu pe autostradă, am avut ocazia să mai reflectez asupra unor chestiuni. Căci este de-a dreptul ciudat ce fel de oameni misterioşi întâlnesc din orice motiv. Toată viaţa mea se învârte, de fapt, în jurul unor subiecte precum OZN-urile, alchimia, ezoterismul, channeling, clarviziunea, ocultismul, tarotul şi alte asemenea lucruri. De fapt, dacă privesc înapoi, asta a început deja foarte devreme.

La scurt timp după venirea mea pe pământ – după naşterea mea – în apropierea casei părinteşti, la marginea pădurii din zonă a fost observată o farfurie zburătoare care s-a mişcat mai multe

minute de colo-colo, până ce-a zburat iute ca fulgerul de pe poziţie. Însă pe atunci n-a făcut nimeni, desigur, nici o legătură între farfuria zburătoare şi mine.

Lucrurile s-au schimbat o dată cu apropierea vârstei de un an, pe când părinţii mă plimbau cu căruciorul prin oraşul natal. Până în acel moment nu puteam să rostesc nici un cuvânt. În afară de „rabee" şi alte frânturi de limbă sumeriană nu ieşea nimic din glăsciorul meu. Când trecurăm însă pe lângă un şantier unde se afla o macara mare, aceasta se pare că mi-a trezit interesul, căci mi-am deschis buzele pentru primul cuvânt din această viaţă, anume „macaraua". Vizibil surprins de această întâmplare, tata a dus o poză cu fraţii mei şi cu mine la un medium spiritual, un pastor evanghelic, care era capabil să-şi părăsească în mod conştient corpul şi să plece în călătorii. Mediumul era, de asemenea, capabil să citească în aşa-numita „cronică Akasha" – în câmpul magnetic sau „hard-diskul" Pământului, în care sunt înregistrate toate gândurile, sentimentele şi acţiunile oamenilor; fără să-i spună vreun cuvânt, tata i-a înmânat pozele cu noi, copiii. A apucat imediat poza cu mine şi a exclamat mirat că aş avea de-a face cu OZN-uri şi cu extratereştrii. Era de părere că n-aş fi fost prea des pe Pământ, ci că aş veni de pe o altă planetă, pe care aş fi avut de-a face cu asemenea corpuri zburătoare, dar şi cu construirea de piramide. Apoi aş fi fost încarnat şi pe timpul Atlantidei şi aş fi avut şi acolo de-a face cu aceleaşi lucruri. În plus, şi în viaţa de acum m-aş confrunta în cel mai intensiv mod cu aceste fenomene. Mi-a descris apoi viaţa în cuvinte seci, cum ar trebui să decurgă de data aceasta, şi a avut în mare parte dreptate, până în ziua de azi. Era interesant de remarcat că am putut vedea însemnările acestei „şedinţe" de-abia la vârsta de douăzeci şi trei de ani, întrucât tatăl meu le-a pus din neatenţie în altă mapă; desigur, o dată cu trecerea timpului am constatat cu mare surprindere că mediul dăduse cu adevărat „lovitura". Astfel, încă din şcoală modelam piramide şi simţeam o fascinaţie pentru aceste construcţii şi forme. Şi OZN-urile au devenit „firul roşu" al vieţii mele, încât de fiecare dată când doream să pun capăt preocupării pentru aceste chestiuni îmi trecea prin faţa ochilor un asemenea obiect, amintindu-mi că trebuia să mă ocup de tema respectivă.

Se constatase însă, după mulţi ani de cercetări şi contacte cu pilotul unei astfel de farfurii zburătoare, că marele secret nu era

întrebarea dacă există sau nu asemenea OZN-uri, ci de fapt cine le pilotează. Când am descoperit acest secret a început partea urâtă din viaţa mea. Căci pentru a construi şi pilota un OZN nu trebuie în nici un caz să fii extraterestru. Dacă echipajele farfuriilor sunt alcătuite din făpturi mici, cenuşii şi urâte, nu este nici o problemă, însă dacă membrii echipajului ar fi înalţi, extrem de atrăgători, asemănători îngerilor, blonzi, cu ochi albaştri, şi în final ar mai vorbi şi germana bine, atunci omenirea postbelică ar trece printr-un moment de criză.

Am crescut într-un sat mic, ca un adolescent „normal", având parte de o educaţie corespunzătoare pe care am savurat-o din plin, în ciuda înclinaţiilor spirituale ale părinţilor mei, a mediilor spirituale, a vracilor, a magicienilor căutători de apă, a spiritiştilor. Aceştia ne vizitau datorită bibliotecii imense a tatălui meu care conţinea lucrări despre metafizică, vechiul creştinism, alchimie, gnosticism, ufologie şi medicină. Deja foarte devreme am observat că viaţa este o minciună totală, de vreme ce societatea „fină" ne povesteşte ceva despre iubire, sinceritate, credinţă, respect faţă de părinţi, democraţie şi societate, despre drept şi ordine şi altele, dar nimeni nu ţine cont de asta. Părinţii şi bunicii mei au reuşit să ne demonstreze zilnic nouă, copiilor, aceste virtuţi, în special pe aceea a sincerităţii, dar imediat ce părăseam casa păşeam într-o altă lume. Se minte şi se înşeală, jumătate din populaţie consumă droguri, mulţi copii sunt abuzaţi, o parte a lumii moare de foame, se povesteşte cât de îngrozitor a fost ultimul război şi că aşa ceva nu este permis să se mai întâmple, şi în ziar se citeşte că articolul de export numărul unu al Germaniei, precum şi al altor ţări, îl constituie armele. Şi apoi ni se mai explică într-adevăr că NATO şi ONU ar fi necesare, întrucât ne asigură pacea, însă tocmai de la înfiinţarea lor au existat mai multe războaie ca înainte.

În aceeaşi oală erau băgate şi minciunile preoţilor şi ale bisericilor, indiferent de culoare. Toată lumea ne povestea nouă, unor copii nevinovaţi, despre aspiraţiile creştineşti, despre morală şi despre credinţă, încredere şi iubire, însă despre poporul minţit pe care l-am văzut ca copil mergând la biserică nu vorbea nimeni. Nu rareori preoţii şi pastorii sunt homosexuali, se dau la băieţi şi fete minore şi mai sunt şi acoperiţi de către biserică în aceste împrejurări. Păi unde este iubirea despre care vorbea Iisus? Ni se explică ceva despre dragoste, dar ni se demonstrează exact opusul.

Au fost mii de întrebări pe care mi le-am pus ca adolescent critic şi pe care n-a ştiut nimeni să mi le explice, sau poate că nu a vrut. Căci şi în ţinutul nostru există, de exemplu, francmasonerie şi membri ai cluburilor Rotary şi Lions, care susţin o viziune proprie despre încredere şi etică. Desigur, nu în public, altfel ar fi coborâţi imediat cu o treaptă. Pe scurt, pentru toţi nu mai contează decât banii.

Scârbit de toată minciuna asta şi de faptul că la acea vreme nu ştiam de ce devine totul mai rău în lume şi, mai ales, că acest fapt este planificat exact, am ajuns la faza de încăpăţânare spunând că asta „nu mi se întâmplă mie". Aşa mi-am petrecut mai mulţi ani ca punker, fază care s-a accentuat în timpul şederii mele la un colegiu din Cambridge, în Anglia, unde am pătruns pe bune în scena punk. Astfel, părinţii m-au lăsat să câştig şi asemenea experienţe pământene, deoarece nu este de folos să-i explici unui om filozofia vieţii inteligente: anumite procese trebuie „trăite" pe propria piele. Fiind implicat în studiul materiei şi al forţei creatoare – pe care alţii o numesc „Dumnezeu" – am primit semnale că menirea mea este alta. În timpul tuturor anilor în care dusesem o viaţă protestatară nu renunţasem, într-adevăr, niciodată la înclinaţiile şi interesele mele spirituale, însă totul se depozitase în sfera ocultă.

După o fază mai lungă în care viaţa mă dezobişnuise de latura ei materială – datorită unor accidente şi boli – mi-am dedicat din nou timpul mai mult aspectelor spirituale: viaţa după moarte, postit şi hrănire într-un mod conştient, vindecare pe cale naturală, cititul în palmă şi vindecarea spiritului, OZN-uri şi piramide, energie liberă, călătorii astrale, clarviziune, medialitate ş.a.m.d.

Felul în care forţa creatoare mă ţinea treaz şi mă adusese, de fapt, înapoi pe firul vieţii mele era, desigur, demn de admirat şi extrem de instructiv. Îmi aduc aminte în mod spontan de câteva întâmplări:

Eram odată împreună cu prietenii când, din plictiseală, ne-am apucat să ne hârjonim. Cu această ocazie, un prieten, care era cu câteva capete mai mare ca mine, m-a apucat de beregată şi m-a ţinut în joacă puţin aşa. Datorită sperieturii sau din lipsă de aer am leşinat şi am căzut la pământ. Prietenul meu mi-a dat drumul imediat, şi posibil să fi crezut că mă prefăceam. Eu, însă,

mă găseam iarăşi în afara corpului meu şi priveam de sus scenariul. În această stare mi-am petrecut, conform simţurilor mele, cam o zi, întrucât am avut neobişnuit de multe trăiri şi mi-au fost transmise multe impresii. Astfel, am văzut printre altele şi imagini din propriul trecut, dar şi situaţii pe care nu le cunoşteam. Când m-am „trezit", am avut impresia că fusesem într-o lungă călătorie, ca şi cum aş fi fost „acasă", la căldură, şi m-aş fi întors acum la rece. Când am redevenit conştient, am întrebat imediat cât timp stătusem pe podea, şi mi s-a răspuns: aproximativ o secundă. „Asta-i bună!" m-am gândit eu.

Apoi am revăzut în gând cele întâmplate şi am ajuns la concluzia că un asemenea fel de a muri ar fi, de fapt, foarte plăcut, nu s-ar manifesta nici o durere, şi ceea ce percepusem în afara corpului meu era de departe mai plăcut şi mai interesant decât ceea ce trăiam în viaţa normală. De aceea, îmi era de-a dreptul neclar de ce fac oamenii atâta caz de moarte şi de ce le este teamă de ea.

Acest fapt l-am relatat într-o bună zi preotului nostru, vrând să ştiu ce părere are, însă am putut auzi doar că nu există ceva precum călătoria astrală sau pelerinajul sufletului, şi că este posibil să fiu posedat. Acesta a fost unul dintre motivele pentru care am ieşit din rândurile bisericii, căci la această formă de „îngrijire a sufletului" puteam să renunţ fizic. Nu-i de mirare că aşa de mulţi oameni renunţă la biserică, deoarece, în loc să li se răspundă la întrebări, mai sunt şi jigniţi.

O altă poveste am trăit-o tocmai ca punker. Pe când mă aflam la colegiu în Anglia, asta se întâmpla în 1985, m-am minunat că punkerii şi skinheazii umblau mereu împreună, cu toate că în Germania erau tabere adverse. În orice caz, eram într-o zi din nou la un concert, de data asta la Casa Epple din Tübingen, când m-am trezit brusc eu, ca punker, cu un skinhead în faţă, care mă privea fix. M-am gândit mai întâi că poate se va lăsa cu scandal, cu toate că eu însumi avusesem deja multe întâmplări drăguţe cu „skins" în Anglia, dar, cum am mai spus deja, lucrurile stau altfel în Germania. Skinerul m-a întrebat apoi direct dacă vreau să ştiu de ce nu-mi merge bine momentan. I-am răspuns afirmativ, şi în continuare el mi-a explicat că chakra creştetului ar fi blocată şi că aura mea ar avea câteva pete, datorate probabil faptului că dorm la intersecţia mai multor artere de apă.

Am crezut că mă loveşte în moalele capului. În faţa mea stă „o chelie“ cu un ecuson „Sunt mândru să fiu german“ pe mânecă, bocanci, bretele şi tatuaje skin, care-mi povesteşte mie de aură şi chakra. Sigur că am ştiut imediat despre ce vorbea el şi am fost plăcut surprins să-l întâlnesc. Acest băiat era, se pare, clarvăzător, aşadar capabil să vadă aura unui om şi să interpreteze cele văzute. Deoarece şi el provenea din Würzburg şi cânta într-o trupă skinheads ca chitarist, voia să se întoarcă acolo în noaptea respectivă. Fiindu-mi în drum, am hotărât că împreună cu prietena lui ar putea să înnopteze la mine şi la iubita mea. Cu această ocazie, dorea să ne verifice locuinţa din punctul de vedere al corpurilor magnetice dăunătoare. Când am ajuns acasă, a mers în dormitorul nostru, a ieşit după câteva minute afară şi a fost de părere că într-o asemenea cameră nu poţi decât să te îmbolnăveşti. Nu doar pentru că am avea în cameră mai multe puncte de intersectare ale unor artere de apă şi gratii Hartmann, ci şi pentru că în această locuinţă s-ar fi întâmplat odată ceva îngrozitor. Am verificat şi câteva zile mai târziu am descoperit că, într-adevăr, în această casă avusese loc demult o faptă criminală.

Extrem de interesant la prietenul nostru skin era faptul că pentru căutatul arterelor de apă – numite „muten“ – nu avea nevoie de nici un aparat, nici o pendulă, nici o baghetă fermecată, ci doar de propria intuiţie şi de capacităţile mediumice.

Aşa şi-a făcut apariţia o nouă prietenie. Şi, din nou, lipseşte gândirea în alb şi negru a cetăţeanului obişnuit. Relaţia de prietenie dintre un skinhead şi un punkist este de neconceput. Mişcarea skinhead, originară din Anglia, era o mişcare apolitică. Mişcarea punk, care a înflorit în Anglia, dar luase naştere în Germania, era o mişcare anarhistă şi deloc de „stânga“. La începutul evoluţiei celor două curente exista şansa unei convieţuiri, care însă nu a mai fost posibilă când s-a instaurat pe deplin împărţirea postbelică a lumii în „stânga“ şi „dreapta“; ce a rămas este legătura între sufletele încarnate.

Noul meu prieten skin îmi povestea că s-a găsit în mod conştient în mişcarea skin, deoarece acolo a întâlnit câţiva oameni pe care îi va mai întâlni, cu care ar mai avea conturi de reglat dintr-o altă viaţă şi care momentan au poposit în gruparea respectivă. A trebuit să-l aprob, întrucât şi eu pot spune astăzi că am cunoscut mulţi oameni spirituali în mişcarea punk.

O altă trăire am avut-o când am ajuns într-o dimineaţă prea târziu la serviciu, deoarece am intrat în derapaj pe frunzişul ud de toamnă şi am lovit un copac cu o viteză de aproape 140 km pe oră. Eram, se înţelege, fără centura de siguranţă. Automobilul se înfăşurase în jurul copacului, însă acest lucru nu l-am văzut ieşit afară din maşină, ci din perspectiva unei păsări. Căci îmi părăsisem iarăşi corpul şi pluteam la aproximativ douăzeci de metri deasupra locului accidentului. Am văzut venind acolo autobuzul şcolii, care a oprit, şi, de asemenea, toate celelalte maşini care între timp ajunseseră să blocheze şoseaua. Vedeam venind maşina salvării, însă toate acestea păreau să mă intereseze foarte puţin. Mie-mi era foarte bine în starea în care mă găseam, nu mă durea nimic, iar de corp, care se afla jos în maşină, nu-mi păsa defel. Deodată am recepţionat o voce care striga: „Trăieşte, trăieşte!" şi am simţit cum mă trăgea cineva de braţ. Când am devenit iarăşi conştient, mă târam pe geam din mormanul de fiare şi m-am văzut expus privirilor mirate. Mie-mi era foarte bine şi n-aveam nici o rană. Am trimis ambulanţa înapoi, spre uimirea totală a medicului de la serviciul de urgenţă.

La acest incident mi s-a părut interesant mai ales faptul că ulterior am putut să relatez lucruri care se întâmplaseră după ce mă izbisem de copac. Martorii s-au minunat de-a dreptul. Nu putusem să văd deloc, mă aflasem totuşi în maşină. Acest fapt a însemnat pentru mine o altă dovadă că mă aflasem într-adevăr „deasupra" locului accidentului.

Altă dată, cam după jumătate de an, la vârsta fizică de douăzeci şi unu de ani, stătusem de o săptămână şi jumătate în comă, când am ieşit iarăşi din corpul meu. Am văzut atunci un fel de film despre trecut şi, de asemenea, imagini din viitor şi mi-am amintit în parte cine eram şi de ce venisem pe această planetă. După această comă, viaţa şi persoana mi s-au schimbat cu 180 de grade. Am renunţat la fumat, băut, droguri şi carne, m-am despărţit de logodnica mea de atunci, m-am mutat din locuinţă, mi-am schimbat locul de muncă şi multe altele.

Aşa am început să mă obişnuiesc iarăşi, mai întâi pe căi convenţionale, cu o cunoaştere pe care o strânsesem deja în viaţa mea anterioară. Astfel, pe lângă studiatul cărţilor am participat la diferite seminarii şi am urmat un curs în acest domeniu, specializându-mă ca reflexoterapeut, vindecător de suflete şi consilier pe probleme legate

de viaţă. Dar şi în această scenă „spirituală" mi-a fost permis să am „trăiri negative" şi să recunosc că nu fiecare guru care se îmbracă în alb are un suflet la fel de curat ca veşmântul.

În continuare am urmat o şcoală de vindecători, în cele din urmă hotărând însă că mai întâi ar trebui să călătoresc prin lume. În decurs de trei ani, cu unele întreruperi, am străbătut cinci continente, răstimp în care mi-am schimbat de mai multe ori viziunea asupra lumii. Am întâlnit oameni interesanţi, precum şi membri ai diferitelor servicii secrete, care mi-au pus în balanţă mai ales gândirea politică, concepţia mea asupra binelui şi răului, dar şi cea despre adevăr şi minciună. Astfel, mi s-a explicat cine şi ce se află într-adevăr în spatele diverselor evenimente despre care nu se putea afla nimic din mass-media, în cele mai multe cazuri transmiţându-se exact contrariul întâmplărilor respective.

O importantă întâlnire am avut-o în Noua Zeelandă. Plecat în călătorie cu rucsacul în spate, am zăbovit ceva mai mult timp la Dunedin; într-o după-amiază, mă găseam într-o librărie micuţă care comercializa în principal literatură spirituală. Tocmai răsfoiam o carte despre OZN-uri, când am fost contactat de un bărbat care m-a întrebat dacă mă interesează subiectul. Am răspuns afirmativ şi i-am explicat că nu numai că văzusem cu ochii mei asemenea farfurii, dar fusesem deja în alte ţări ale planetei pentru a vorbi cu alţi martori ai apariţiei OZN-urilor sau pentru a participa la aşa-numitele congrese OZN, în ideea unei comparaţii între expunerile celorlalţi şi propriile mele trăiri. Printre altele, am relatat despre progresele care s-ar fi realizat pe timpul celui de-al Treilea Reich; despre acestea nu se ştia nimic exact, dar situaţia avea să se schimbe în curând.

Astfel, bărbatul, pe nume Ross, mă întrebă dacă n-aş avea chef să le împărtăşesc lui şi câtorva prieteni din experienţele mele. El conducea un cerc OZN în Dunedin şi avea contacte şi cu alte grupări preocupate de OZN-uri din Noua Zeelandă. Am încuviinţat imediat; ca urmare, m-a sunat a doua zi propunându-mi să merg la Invercargill, în capătul de miazăzi al insulei sudice neozeelandeze, la un prieten, unde se întrunea o dată pe săptămână un mic cerc de pasionaţi.

Când, în acea seară, mi-am expus cercetările făcute până atunci, gazda a susţinut cu cuvinte pline de înţelepciune: „vouă, germanilor, v-au fost spălate creierele bine de tot". O afirmaţie pe care n-am putut s-o înţeleg, întrucât credeam că noi, germanii,

aveam de oferit, după anii de naţional-socialism opresiv, cea mai liberă ţară din lume. Părerea mi-a fost contrazisă în acea seară, căci bărbatul m-a condus într-o încăpere care era de sus până jos plină de cărţi, filme şi casete audio cu documente ce nu existau „oficial". Şi mi-a explicat că aproape toate acestea erau interzise în Germania. Printre ele se găseau cărţi despre progresele Germaniei în domeniul antigravitaţiei, secretele aterizărilor pe Lună, amănunte despre cel de-al Treilea Reich, cărţi cu ton critic despre teme ca francmasoneria sau otrăvurile din alimente, cărţi despre oameni care s-au vindecat singuri de boli ucigătoare, despre energia liberă, lumea dinlăuntru şi baze subpământene, contacte extraterestre cu guvernele şi multe altele.

În acea seară era prezent şi un bărbat care m-a sunat a doua zi propunându-mi să-mi arate ceva. M-a luat cu maşina lui, conducându-mă vreme de două ore printr-o pădure asemănătoare unei jungle. O dată ajunşi la o căsuţă, mi-a explicat că de locul acela nu ştie nimeni şi că, în cazul în care ar trebui să mă ascund vreodată, aş găsi adăpost aici. Mai mult, mi-a spus că dacă aş vrea o dată să construiesc o farfurie zburătoare, aici aş putea s-o fac. O ofertă ciudată, m-am gândit în momentul respectiv. M-a mirat, de asemenea, că atunci când am intrat în casă lumina s-a aprins, cu toate că nu am descoperit nici un cablu de electricitate. La întrebarea mea, m-a luat de mână şi, ducându-mă în pivniţă, mi-a arătat o maşinărie mică care făcea un zgomot fără întrerupere, spunând: „acum am ajuns la motivul de bază al călătoriei noastre". Am căutat un cablu şi un ştecher, respectiv o priză prin care maşinăria putea fi alimentată cu curent electric, însă în zadar. Bărbatul mi-a explicat că acesta este un convertor magnetic care produce curent electric şi este activat doar o singură dată printr-un impuls, anume la început, când aparatul este amplasat la locul său de funcţionare. Acest impuls este acţionat corespunzător prin răsucirea unei roţi de pe o parte a convertorului. Dispozitivul ar livra apoi îndeajuns de mult curent electric pentru o casă întreagă, ba chiar şi pentru un automobil.

După ce mi-am petrecut o săptămână la acel domn, a cărui cameră era înţesată doar de cărţi şi filme video interzise, m-am întors la Dunedin pentru a ţine o altă prelegere despre OZN-uri. Când am ajuns acolo, Ross m-a întrebat dacă aş fi interesat să merg la un medium spiritual pe care îl cunoaşte el bine şi care, se pare,

ar putea să dea informaţii foarte binevenite. Am fost de acord iarăşi şi m-am gândit că ea – era o femeie – ar putea să-mi spună cum mi s-ar derula viaţa după multiplele mele călătorii. Însă Ross a vrut să aibă confirmarea ei. Astfel, a sunat-o şi a întrebat-o dacă acceptă să primească un cunoscut din Germania. Ea a întrebat de numele meu şi el i l-a spus. Imediat, a zis că trebuie neapărat să trec pe la ea, întrucât în seara precedentă mă visase. În timp ce gătea mâncarea pentru copii şi fuma ţigară după ţigară, mi-a povestit că la un moment dat voi scrie cărţi, dar şi că voi fi urmărit datorită conţinutului acestora. În continuare mi-a descris visul din noaptea precedentă. Se făcea că un poliţist venise la uşa ei şi, arătându-i poza unui bărbat tânăr, îi spusese că persoana din poză poartă numele meu. „Ei poftim!", m-am gândit. Mi se preziseseră deja foarte multe, dar aşa o porcărie nu mi-a mai spus nimeni până acum. Păi cum ar trebui eu să scriu o carte? De-a lungul vieţii mele am scris poate doar vreo zece scrisori, când am terminat-o cu prietena sau cam aşa ceva. Şi, eventual, cam o sută de cărţi poştale din călătoriile mele. Dar să scriu cărţi? Învăţasem o meserie practică şi după părerea mea nu prea eram clar în gândire.

Nu am luat în serios treaba cu scrierea de cărţi, deoarece nu-mi venea în minte despre ce aş putea să scriu; pur şi simplu mi-am scos din minte gândul acesta.

În următoarele săptămâni am avut parte de multe alte întâmplări ciudate de tip spiritual, mistic sau de alt gen, pe care nu am ştiut să le interpretez, printre altele şi uciderea unei cunoştinţe care descoperise pe coasta de nord a Noii Zeelande o bază de testări aviatice pentru farfuriile zburătoare, lucruri care m-au determinat să părăsesc Noua Zeelandă. Mi-aş fi dorit să fiu iarăşi normal ca prietenii mei, să duc o viaţă liniştită... şi de aceea am hotărât să zbor la Sydney, să-mi cumpăr acolo o maşină, o saltea, o ladă de bere, să mai pun acolo şi ceva de mâncare şi să plec în deşert. Mă simţeam complet depăşit. Eram supraîncărcat de informaţii şi mai întâi trebuia să le prelucrez pe toate acestea – lumea din adâncuri, extratereştrii, războiul vremii, iluminaţii şi masonii. Aşadar, trei săptămâni am făcut pe „normalul" şi n-am povestit nimănui de preocupările şi cercetările mele. Însă totul a durat doar trei săptămâni, anume până în seara în care ne-a zburat pe sub nas, adică mie şi altor doi băieţi, un OZN în Broome, Australia, fapt care m-a readus

la „realitatea mea", arătându-mi că nu sunt nebun. După această privelişte a urmat lovitură după lovitură. Atrăgeam inevitabil asemenea oameni cu întâmplări neobişnuite. Aşa s-a făcut că bărbatul ce se afla lângă mine în campingul din Darwin era un fost agent al serviciului secret britanic care petrecuse şi el ceva timp în „Pine Gap", o bază subpământeană din Australia unde, conform declaraţiei sale, erau lansate farfurii zburătoare şi se clonau oameni.

Trei luni mai târziu mă aflam într-o altă călătorie, în Munţii Stâncoşi, în Colorado, când m-am întâlnit cu un fost general de la Casa Albă. Partea interesantă a fost, de fapt, că partenera lui de viaţă poseda capacităţi de medium, şi anume avea, după cum pretindea, contact cu contele de Saint Germain. Astfel, într-o seară a primit de la el somaţia să-mi transmită un mesaj. Mi-a spus că, deja foarte curând, voi deveni cunoscut opiniei publice şi voi transmite oamenilor ceva. Mi-ar rămâne la libera alegere cum voi înfăptui acest lucru. Cel mai bine sub forma unei cărţi. În privinţa asta, trebuie să fiu întotdeauna atent şi să mă sfătuiesc cu vocea mea interioară – cu ego-ul superior – deoarece aş întâmpina şi unele greutăţi. Mi-a transmis că vocea interioară este singurul lucru pe care mă pot baza.

„Drăguţ", m-am gândit, iarăşi această poveste cu cartea. Dar ce pot să am eu de spus, ce nu s-a spus deja până acum? Şi de ce tocmai eu? Nu spusese Zarathustra deja: „Cărţi inteligente există deja îndeajuns, însă nimeni care să le întrebuinţeze"?

O altă întâmplare s-a petrecut după două săptămâni, când am plecat în Belize. De acolo am pornit cu prietena mea cu Jeep-ul nostru spre Yucatan, Mexic, şi am rămas mai multe zile în Chicén Itza. În timpul unei scurte excursii în junglă am văzut deodată o uriaşă farfurie zburătoare. Plutea la înălţime joasă, deasupra copacilor, şi avea un diametru de aproximativ o sută de metri. Totuşi, ceea ce m-a surprins cel mai mult a fost faptul că în centrul părţii inferioare avea o zvastică uriaşă. După câteva minute, şi-a părăsit poziţia în câteva fracţiuni de secundă, înspre înaltul cerului. După cum aveam să aflu câţiva ani mai târziu, nu fusese o pură întâmplare că farfuria zbura tocmai pe acolo. Asta am aflat-o când m-am întâlnit cu un membru al „Soarelui Negru", cea mai înaltă lojă de elită din cel de-al Treilea Reich, care mi-a clarificat tot felul de lucruri.

După ce călătorisem în toate ţările care mă interesaseră, mi-a fost clar că n-aş găsi în cărţi sau la seminarii sau în alte ţări ceea ce căutam eu de fapt, ci doar în interiorul meu. Dumnezeu, Hristos sau adevăr şi iubire, toate acestea sunt lucruri pe care nu le poţi citi sau cumpăra, ci le poţi doar trăi, experimenta.

Şi mi-am pus întrebarea: „dacă totul se află în mine, cum îl scot afară?"

Trei sferturi de an mai târziu, în primăvara anului 1993, sosise evident momentul. Tocmai goneam cu mult peste 200 km la oră pe autostradă, când brusc o voce mi-a grăit: „Scrie o carte." Am frânat maşina şi am spus cu voce tare: „Poftim? Cine vorbeşte aici?" Chiar că am înnebunit, m-am gândit eu. M-am întrebat, pe acelaşi ton: „Da', despre ce trebuie, mă rog, să scriu?"

„Despre iluminaţi!" auzii. Fusese propriul meu „Ego Superior", pe care însă niciodată nu-l percepusem aşa de clar.

„Acum se porneşte", m-am gândit eu. De ce trebuia să scriu o carte despre iluminaţi? Pentru ca ei să mă omoare, ca pe cunoştinţa mea? Iluminaţii sunt un conglomerat al celor mai puternice şi bogate familii de pe această planetă, care au de gând să oblige Pământul să devină un stat sclavagist global prin introducerea unei „Noi Ordini Mondiale".

În afară de asta, nu ştiam deloc cum se scrie o carte. La maşina de scris nu puteam să bat. Multe întrebări îmi străbăteau creierul. De ce îmi vorbeşte propriul „Ego Superior" atât de tare? De ce tocmai eu? De ce tocmai despre această temă fierbinte? N-aş putea scrie ceva despre Iisus Hristos sau despre altceva pozitiv? M-am gândit că mi-ar pica bine un semn, dacă trebuia s-o fac într-adevăr. Un semn din lumea spirituală. La asta nu s-a mai ajuns însă, căci în următoarea noapte n-am putut să închid un ochi. Capul meu era brusc plin de informaţii, mii de gânduri şi planuri. Întrucât şi aşa nu aveam altceva de gând, am început de a doua zi să mă aşez şi să notez informaţiile care mi se iveau în creier. Astfel, în prima săptămână am scris o sută de pagini care au constituit baza primei mele cărţi.

Şi cu cât scriam mai mult, cu atât mai multe informaţii îmi veneau. Dar nu numai în interesul meu, ci am constatat foarte repede că atunci când mă confruntam cu o anumită temă mă sunau brusc oameni competenţi în domeniu sau care tocmai citeau o carte despre asta. Primeam prin poştă cărţi pe subiectul respectiv de la persoane

de-a dreptul necunoscute, sau îmi parveneau faxuri ce se pretau unui capitol de actualitate la acea vreme. Întâlneam oameni care fuseseră vânaţi de serviciile secrete sau de masoni, întâlneam inventatori care mi se plângeau de neajunsurile lor... Am constatat, aşadar, că atrăgeam în cantităţi mari informaţii despre acel lucru cu care mă confruntam. Aşa-numita lege a afinităţii – lucrurile de acelaşi fel se atrag – într-adevăr se confirma.

Apoi, într-o noapte mi s-a arătat în vis defunctul meu bunic şi mi-a spus că mă va ajuta la scris. În timpul vieţii, el scrisese multe eseuri, precum şi o carte. Şi am remarcat că vocea mea interioară – propriul „Ego Superior" – devenea tot mai puternică, astfel încât puteam să pun întrebări şi să primesc răspunsuri.

De asemenea, de mare însemnătate este faptul că pentru fiecare om, la fiecare încarnare, există „cuvinte-cheie". Ce sunt cuvintele-cheie? Păi, toate gândurile, sentimentele şi evenimentele unei vieţi sunt depozitate în câmpul magnetic al persoanei respective. Dacă sufletul acceptă un nou corp, aşadar se încarnează fizic iarăşi, intrăm prin aşa-numita „poartă a uitării", asta însemnând că uităm toate evenimentele din încarnările anterioare şi o luăm iarăşi de la capăt, pare-se fără amintiri.

Fără îndoială, în baza legii afinităţii, fiecare om va face în viaţa sa exact acelaşi lucru, ceea ce a trăit deja şi a primit depozitat în creier, minunându-se de ce fel de oameni ciudaţi întâlneşte sau că se confruntă cu teme neobişnuite de care nu se ocupă nimeni din familie sau din cercul de cunoscuţi. În ciuda acestui fapt, chiar dacă uităm totul din încarnările anterioare, există evenimente sau cuvinte care, chiar dacă le auzim pentru prima oară, trezesc în noi o amintire. Un fel de déjà-vu. Ni se pare că ştim de undeva acest cuvânt sau această persoană sau o povestire pe care ne-a relatat-o cineva, sau conţinutul unei cărţi pe care tocmai am citit-o... Asemenea evenimente-cheie declanşează în noi programe pe care le-am luat în încarnările noastre, aşa-zisa „temă" proprie, sau capitole ale acesteia; când vine momentul potrivit, auzim sau citim un asemenea cuvânt-cheie, de exemplu „Atlantida", şi ne activăm programul destinat unui nou aspect al vieţii. După aceea ne mai mirăm că începând cu acea zi ne lovim întruna de articole sau cărţi pe tema Atlantidei, că întruna purtăm discuţii pe acest subiect... Desigur. A fost activat un program şi acum s-a ajuns la punerea

lui în practică. La început pare să existe pur şi simplu un interes, însă mai târziu se constată adesea că am avut de-a face cu asta nu numai în viaţa anterioară, ci că trebuie să ne confruntăm din nou cu ea şi acum, în această viaţă, pentru a face, în sfârşit, ceva: ori rezolvarea situaţiilor determinate de Karma, ori, eventual, o nouă misiune. În orice caz, aceste cuvinte-cheie, care se adună de-a lungul anilor, au ca rezultat un model comparabil cu un puzzle, care ne arată cine suntem, cine am fost şi, de asemenea, cine vom fi. Dacă privim puţin înapoi pe firul vieţii, multe ni se vor părea „evidente şi coerente".

Cuvintele-cheie din viaţa mea, care s-au distribuit de-a lungul a douăzeci şi cinci de ani, sunt următoarele: **OZN, Tesla, Atlantida, Thule, Andromeda, Hiperboreea, Aldebaran, Vril, Soarele Negru, Arieni**. La fiecare dintre aceste cuvinte, când le-am auzit pentru prima oară, mi s-a făcut pielea de găină, aveam sentimentul că-l mai auzisem deja, dar mai ales un puternic sentiment de dor, ceva asemănător trăirii „am ajuns acasă" sau „acesta îmi aparţine". Ca urmare, încă din fragedă copilărie am avut pornirea de a purta **îmbrăcăminte neagră**, ceea ce a durat până de curând. O fascinaţie asemănătoare asupra mea au exercitat-o dintotdeauna modelele ecosez. La asta se adăugau imagini, respectiv fotografii, care aveau sau au acelaşi efect. De exemplu, când am văzut personal, pentru prima oară, un OZN, am izbucnit într-un plâns sfâşietor, întrucât aveam sentimentul că „familia mea pleca şi pe mine mă lăsaseră aici". Însă pe atunci nu-mi puteam explica aceste lucruri. Chiar şi cuvintele-cheie, la acea vreme, nu aveau încă nici un sens, nu vedeam încă nici o legătură între cuvintele izolate. De-abia cu trecerea anilor s-a format o imagine mai clară. Exact ca la un puzzle.

Pe când scriam un articol despre societatea VRIL, am simţit nevoia de a şti mai mult. Mi-am exprimat în scris dorinţa de a afla mai multe despre această societate secretă germană – lansând un fel de rugăminte emisă în eter –, şi o săptămână mai târziu am primit telefonul unui bărbat pe care nu-l cunoşteam, care susţinea că trebuie să-mi transmită ceva. După două zile, când ne-am întâlnit la marginea unei păduri, mi-a povestit că este pilotul unei farfurii zburătoare germane şi că are de contactat diferite persoane. În această discuţie mi-a povestit tocmai de această lojă spirituală a celui de-al Treilea Reich, societatea VRIL, care în urma unui

contacttelepatic cu locuitori din sistemul solar Aldebaran trebuie să fi primit planuri de construcţie pentru aşa-numitele „farfurii zburătoare", care evident, după aceea au fost realizate în diferite mărimi. Ceea ce m-a lovit apoi aproape ca un trăsnet au fost termenii care interveneau în context. Loja se numea societatea **VRIL**, unde se construiau aşa-numitele **OZN**-uri, propulsia era dezvoltată pe aceleaşi principii ca dispozitivele lui **Tesla**, contactele erau cu fiinţe din **Aldebaran**. Tehnicienii societăţii VRIL construiseră, printre altele, şi un aparat de zbor antigravitaţional de forma unui trabuc, numit „aparatul **Andromeda**"; nucleul societăţii VRIL era „**Soarele Negru**", ce purta îmbrăcămintea neagră. Locuitorii de pe Aldebaran, a căror planetă principală trebuie să se numească „Sumeran", sunt, se pare, strămoşii pământenilor de culoare albă. După ce au aterizat pe planeta Marduk – cunoscută, de asemenea, ca Mallona sau Phaeton – care trebuie să fi existat între Marte şi Jupiter, au vrut după aceea să se stabilească pe Pământ, pe continentul Hiperboreea care încă mai exista pe atunci, înainte de a emigra pe **Atlantida**, cunoscută printre membrii societăţii VRIL şi sub denumirea de **Thule**. Printre altele, a mai pomenit şi faptul că modelul **ecosez** ar proveni din Atlantida, fiind adus de scoţieni, care, ca şi irlandezii cu părul roşu, ar fi venit de mult din Atlantida. Se pare că aceşti locuitori ai sistemului planetar Aldebaran trăiesc în baze subterane şi în grote. Unii susţin că ei au trăit chiar şi în interiorul Pământului. Pe aceşti oameni care au trăit acolo, membrii societăţii VRIL i-au numit arieni datorită provenienţei lor.

Mda, asta nu mai era pură întâmplare! Toate cuvintele-cheie, pe care le adunasem în primii mei douăzeci şi cinci de ani, bărbatul ăsta mi le-a enumerat într-o singură discuţie. Apoi, viaţa şi-a reluat cursul. De atunci nu mai întâlnesc decât oameni care sunt într-o oarecare formă spirituali, care se ocupă cu OZN-uri, respectiv oameni care, după cum pretind, sunt extratereştri autoîncarnaţi şi care, de asemenea, par să aibă contacte fizice cu extratereştri, vindecători, clarvăzători, ş.a.m.d.

Toate acestea îmi trec prin minte în timp ce conduc din nou pe autostradă către prăvălie, pentru a întâlni pe cineva care vrea să-mi povestească ceva despre oamenii din interiorul Pământului – posibil, arienii. Oarecum şi această poveste are ceva ciudat, căci

de fiecare dată când aud expresia Pământul Dinlăuntru, „Lumea din adâncuri", simt un fior rece pe şira spinării. Trebuie să fie ceva, căci altfel n-aş avea de fiecare dată o asemenea reacţie.

În ultimii ani, în timpul călătoriilor mele prin lume mi-au picat în mână scrieri total necunoscute aici în Europa, mai ales în Germania – cărţi despre teoria potrivit căreia Pământul ar fi un corp cav, plus relatări ale diferiţilor oameni care au avut deja acces la spaţiul gol din interiorul Pământului, fie prin sisteme de galerii, fie prin intermediul expediţiilor polare. În retrospectivă privind, dintotdeauna mi s-a părut interesant cum ajungeau mereu aceste cărţi la mine.

A fost un episod care m-a lăsat perplex. Eram împreună cu prietena mea americană, în timpul călătoriei prin Statele Unite ale Americii, la un restaurant în Sedona, Arizona, când la masa noastră a apărut brusc un bărbat care a întrebat dacă se poate aşeza. El s-a dat drept soţul unei prietene a prietenei mele, care-i povestise de interesul meu pentru OZN-uri şi sistemele de galerii. În cursul nopţii visase că eu aş avea cândva acces la această lume interioară şi auzise o voce care-i cerea să-mi dea mie toate documentele sale şi tot ce strânsese în ultimele decenii despre articolele şi cărţile cu tematica „lumea din adâncuri". Aşa am ajuns eu la cea mai mare parte a documentelor mele referitoare la această temă.

Aşadar, speranţele mele sunt îndreptăţite acum, când merg spre prăvălia noastră pentru a mă întâlni cu un vizitator ce susţine că ar cunoaşte pe cineva care pare să trăiască în interiorul Pământului. După trei sferturi de oră îl văd pe Peter cum îmi iese în întâmpinare. Ne îmbrăţişăm din toată inima şi îmi aşez mica geantă cu documente într-un colţ. „A venit deja" mă anunţă Peter, cu mâna întinsă. „Stă în spate şi te aşteaptă nerăbdător. I-am făcut repede un ceai, vrei şi tu unul?"

„Da, n-ar fi rău, îţi mulţumesc", îi spun eu, în timp ce mă strecor prin draperia ce separă spaţiul de vânzare de camera din spate şi-l văd acolo pe vizitatorul misterios. Când mă văzu intrând, sări de pe canapea şi se îndreptă către mine cu o figură încântată. Ne salutăm şi remarc imediat puternica sa strângere de mână, în timp ce mă priveşte direct în ochi. Are în jur de un metru optzeci şi cinci înălţime, păr blond şi drept până la umeri, ochi de un verde clar, o faţă prietenoasă, extrem de frumoasă

pentru un bărbat; la prima vedere pare să aibă aproximativ patruzeci-patruzeci şi cinci de ani şi are câteva riduri adânci brăzdate pe faţă, care par să indice un număr mare de experienţe de viaţă trăite. Îi spun numele meu, ocazie cu care îmi împărtăşeşte că n-ar vrea momentan să mă contacteze cu numele său adevărat, dar că aş putea să-l numesc John, cu observaţia că cel puţin prenumele este corect. După germana sa cu accent, totuşi perfect gramaticală, trag imediat concluzia că este american, ceea ce-mi confirmă chiar el imediat. Ce mai remarc de asemenea cu plăcere este coloritul armonios al îmbrăcămintei sale, combinând doar culori calde de toamnă.

Îl conduc înapoi spre locul ocupat mai înainte şi-l rog să mai aibă puţină răbdare, întrucât trebuia să mai aduc câteva cărţi din maşină. După cinci minute eram gata şi în drum Peter mi-a înmânat o ceaşcă cu ceai. Întors la musafirul meu mă aşez pe un fotoliu, la stânga sa. „Din câte mi-a povestit partenerul meu de afaceri, trebuie să vă confruntaţi cu o temă extrem de dificilă", încep eu discuţia.

„Mda, aşa s-ar putea exprima asta, în cel mai simplu mod", confirmă el, trăgându-se mai în faţă.

„Înainte de a discuta, m-ar mai interesa totuşi, cum aţi ajuns la concluzia c-ar trebui să-mi relataţi mie ceva ce evident nu împărtăşiţi şi altor oameni?" îl întreb eu pe musafirul meu cu o vădită curiozitate.

„Păi, am auzit că aţi publicat sub un pseudonim câteva cărţi care dezvoltă teme foarte bizare, ca de exemplu, structurile de putere ascunse în politică şi economie, oraşe subterane, farfurii zburătoare germane, prăbuşiri de OZN-uri în Statele Unite ale Americii, prezenţa extraterestră pe Pământ, precum şi supradezvoltarea spirituală a omului. Din câte am auzit, aceste cărţi trebuie să fie interzise în Germania. Cu această ocazie trebuie să recunosc că nu le-am citit temeinic, ci doar le-am răsfoit superficial."

„Este corect", i-am întărit eu presupunerea. M-am lăsat de această temă. Şi cum aş fi eu de folos persoanei dumneavoastră în această privinţă?

„Despre asta", îmi mărturiseşte John, de fapt, voiam să aduc vorba de-abia după ce ascultaţi ce am descoperit."

„Bine, atunci daţi-i drumul, deja sunt de-a dreptul curios", îi răspund eu şi mă fac comod în fotoliu.

Capitolul 1
Începe o poveste aventuroasă

„Păi da. Presupun că suntem de acord că cel mai bine păzit secret din lumea materială sunt aşa-numitele OZN-uri? Referitor la asta există persoane care cred că toate OZN-urile sunt de proveniență germană, alții, din contră, susțin că niciodată nu au existat asemenea farfurii zburătoare de origine germană, ci doar prototipuri, care însă nu au zburat niciodată cu adevărat, şi de aceea consideră că OZN-urile trebuie să fi fost de proveniență extraterestră. Eu personal sunt de părere astăzi că fenomenul OZN constituie o combinație cu mai multe aspecte.

Ca să rezum, am ajuns după mai mulți ani de cercetări, după peste o sută de interviuri cu oameni din serviciul secret american, cu național-socialişti încă în viață şi cu alte persoane din serviciile de securitate din întreaga lume, la concluzia că OZN-urile au fost şi sunt construite astăzi în unele țări în colaborare cu extratereştrii. Desigur, pentru cei neavizați asta e o afirmație destul de „sărită de pe fix", însă imediat ce o voi explica va fi şi evidentă, şi reală.

Germania, SUA, Canada, precum şi Marea Britanie sunt, conform cercetărilor mele, cei mai importanți protectori ai ştiinței secrete referitoare la OZN-urile de pe Pământ.

De fapt, cercetările mele nu au început totuşi cu aşa-zisele OZN-uri. Mai degrabă îmi puneam câteva întrebări despre fenomen în general, fiind interesat de povestea unei întreceri internaționale începute în anii treizeci şi pe care am putea să o denumim „cursa pentru spațiul cosmic". Foarte curând am descoperit alte informații, din care reieşea că Pământul nu e deloc o planetă izolată, pe care locuiesc doar oameni ce se confruntă cu realitatea cosmosului din jur. În loc de asta, mi-a fost clar că însuşi Pământul este un obiect care-i preocupă deja de o bucată de vreme pe locuitorii altor planete. Umila mea persoană, precum şi numeroşi alți oameni care se ocupau cu această temă, a trebuit să descoperim că nu suntem singuri. Dar cine să mă creadă? Asta era dificultatea pe care o întâmpinam.

Încă de la început, a trebuit să recunosc că din „motive de securitate" informațiile mi-ar putea fi refuzate pur şi simplu. Şi aşa a şi fost ulterior. Am respectat regulile şi nu am încercat să divulg vreun secret militar. Dar era deja scandalos că în SUA anumite materiale despre OZN-uri puteau fi divulgate de-abia la cincizeci

de ani după cele întâmplate. Astfel, multe realităţi importante vor fi făcute publice de-abia în anul 2000 sau mai târziu. În asemenea ocazii, adevărul va fi scos la lumină de-abia de către istorie, de trecerea timpului sau de către martorii apăruţi pe neaşteptate. Dar făcând excepţie de motivele militare, aceste realităţi tulburătoare au fost reprimate doar datorită aspectelor lor neliniştitoare şi efectelor pe care ar fi putut să le aibă asupra societăţii.

Cu toate acestea, dacă istoria extratereştrilor n-ar fi făcută cunoscută cel puţin în parte, se poate ca altfel să fie prea târziu. Căci în sistemul solar în care trăim, precum şi în spaţiul locuit de dincolo, totul este cu mult mai complex decât ceea ce şi-ar putea închipui oamenii de ştiinţă de astăzi. În fapt, este vorba de un univers dominat de principii şi forţe care au vizitat Pământul deja cu multe milioane de ani în urmă şi pe care l-au fertilizat într-o formă anume şi o vor mai face şi în viitor, indiferent dacă noi putem să acceptăm această realitate incredibilă sau nu. Această ştiinţă îi va tulbura pe clerici şi pe credincioşi, precum şi pe oamenii de ştiinţă, mai mult ca toate celelalte lucruri pe care este posibil să le aflăm despre spaţiul cosmic. Un fizician de renume de la universitatea Stanford a spus odată că „este posibil ca adepţi ai tuturor religiilor să ajungă cândva din nou cei mai necredincioşi – la fel ca pe vremea lui Galilei."

Cel mai mare pericol pentru cercetători ar putea consta în concluzia dezolantă că se poate să nu existe deloc un Dumnezeu, sau dacă el într-adevăr există a devenit foarte îndepărtat şi impersonal. Agnosticii, pe de altă parte, ar putea să-şi schimbe bazele gândirii ridicându-l pe om la nivelul lui Dumnezeu şi prin aceasta umflându-i şi mai mult ego-ul. Ce să creadă oamenii când vor şti cu siguranţă că orizontul cerului este nelimitat şi că trebuie să existe o putere lipsită de limite spaţiale şi temporale, forţă care trebuie să fie atotputernică şi omniprezentă, care să creeze şi să dezvolte în permanenţă cosmosul? În acest cosmos, poate că omul de pe Pământ este doar o figură neînsemnată.

Se poate presupune, desigur, că fiecare om normal, integrat în societatea noastră meteorică va fi de părere că tot ceea ce vă voi povesti dumneavoastră este pur science-fiction. Ei, poate că nu voi putea să dovedesc contrariul aproape deloc, totuşi sunt ferm convins că aceeaşi persoană, care astăzi mă critică, în douăzeci de ani ar putea să judece altfel ştiinţa.

Diverse cercuri pe care le-am cunoscut prin intermediul cercetărilor mele nu au fost, în orice caz, de părere că strângeam

material pentru un film science-fiction. De exemplu, un guvern străin s-a plâns Departamentului american de Stat că personalul ambasadei sale ar fi agresat mereu de mine. Într-o altă țară mi-a fost retras dreptul de ședere. Vaticanul s-a plâns la președintele american că unul dintre cei mai importanți trimiși ai săi a fost audiat și percheziționat atunci când a vrut să intre în SUA pentru a-mi preda un material. O comisie formată din delegați ai Senatului și ai Congresului s-a reunit la Washington pentru a ține consfătuiri despre refuzul unei autorități guvernamentale de a publica un material secret, cu toate că de fapt era obligată, conform cu „Freedom of Information Act". Într-un alt caz am fost arestat, pentru că încercasem să fotografiez în incinta Arhivei Naționale obiecte ce nu erau secrete. Autoritățile au ordonat să fiu eliberat imediat. Altă dată am fost insistent avertizat că strângerea de informații și imagini de la foști adversari ai Germaniei în timpul unei stări de război încă existente ar putea fi pedepsită.

Înainte însă de a porni la drum, aș dori să mai aflu câteva lucruri din domeniul dumneavoastră de știință, ca să-mi formez o imagine de unde să încep și dacă sunteți familiarizat cu elementele de bază.

„Aha", mă gândesc eu. „Așadar, tot eu trebuie să povestesc."

Ca și cum mi-ar fi ghicit gândurile, cel de vizavi îmi spuse: „De fapt, nu am venit să vă las să povestiți, totuși aș vrea să știu cu certitudine dacă mă aflu față în față cu un novice sau cu un cunoscător, întrucât deși în cărțile dumneavoastră dezvăluiți un mare potențial pentru știință, păreți a fi totuși încă foarte tânăr."

„Bla, bla, bla", mă gândesc eu, „vechea poveste, de parcă știința ar avea de-a face cu vârsta. Acum câțiva ani, undeva în China un puști de cinci ani și-a dat bacalaureatul, ce-au mai avut adulții de spus? Totuși, între timp, în cercurile spirituale s-a răspândit ideea că tot mai multe suflete bătrâne se încarnează în copiii noștri, care au acces la o știință ce va rămâne ascunsă multor persoane adulte, în cazul în care nu vor începe în curând să ia în considerare și aspectul spiritual al existenței lor. Păi, n-a purtat Iisus la vârsta de doisprezece ani discuții cu rabinii și a fost declarat mai înțelept ca Solomon? Desigur, eu nu mă pot compara cu Iisus, dar au existat și încă mai există copii care cu puterea minții pot să stabilească exact ceea ce vor, respectiv ceea ce nu vor."

Aceste gânduri îmi trec prin cap într-o fracțiune de secundă, înainte de a-mi fi clar iarăși că asemenea discuții sunt și așa lipsite de importanță; prin urmare, după ce m-am îndreptat un pic în fotoliul meu îmi spun părerea: „Bine. Dați-i drumul. Ce-ați dori să știți?"

Capitolul 2
Dezvoltarea farfuriilor zburătoare germane

„Ce ştiţi exact despre construirea de corpuri zburătoare de formă circulară înaintea şi în timpul celui de-al Treilea Reich?"

„Păi, conform documentelor pe care am avut permisiunea să le examinez şi discuţiilor purtate cu persoane bine informate, există diverse grupări de extratereştri de pe diferite planete cărora evident că nu le-a scăpat în ce direcţie se îndreaptă dezvoltarea pe Pământ. Potrivit declaraţiilor acestor extratereştri, interesul lor pentru locuitorii Pământului se bazează pe faptul că în trecut planeta noastră a fost vizitată şi în parte populată de către ei, asta însemnând că noi, respectiv rasa albă şi cea mongolă în special, ne tragem din extratereştri. În toate colţurile lumii s-a ajuns de mult timp la contacte telepatice, vizitatorii anunţându-şi prezenţa prin aşa-numite mediumuri şi pregătind oamenii pe o cale mai blândă – prin „mesaje", mărturii şi profeţii. Totuşi, s-a ajuns şi la contacte fizice izolate în întreaga lume, şi există chiar rapoarte conform cărora în două cazuri ar fi fost contactaţi reprezentanţi ai guvernului, respectiv ai lojei masonice – în Germania şi America."

„Aha", mă întrerupse interlocutorul meu. „Iertaţi-mi întreruperea, însă aţi luat-o exact pe urmele mele. Dar, vă rog, povestiţi mai departe."

„Păi, în anul 1213, în Germania, la poalele muntelui de la Salzburg, mai precis, mai sus de piaţa Schellenberg, a avut loc o întâlnire între trei tineri cavaleri templieri şi o femeie splendidă cu părul blond, care li s-a prezentat acestora drept Isais. Trebuie să fi fost vorba, după toate probabilităţile, de o extraterestră, care le-a făcut templierilor o mărturisire. Printre altele, era vorba despre faptul că la scurt timp după cumpăna dintre milenii se va ajunge la un intens schimb de lovituri între forţele întunericului şi ale luminii, conflict care pare că se va petrece mai ales în zona Germaniei.

Puţin peste şapte sute de ani, în apropierea locului acestei apariţii a fost aranjată o întâlnire între bărbaţi şi femei, care a dus mai târziu la formarea societăţii Thule; ulterior, prin colaborarea cu călugării tibetani ai glugilor galbene şi negre, de aici a luat fiinţă proiectul „Al Treilea Reich". Dacă după această întâlnire de la poalele muntelui s-a mai ajuns la o nouă întrevedere cu Isais sau cu un alt extraterestru, nu am ştiinţă. În orice caz, pe atunci mai exista şi

societatea VRIL, o altă societate ezoterică din Germania, înfiinţată în anul 1919, care deja în anii douăzeci pare să fi primit semnale mediumice şi telepatice conţinând cunoştinţe spirituale, precum şi tehnice de la o grupare extraterestră. Telepaţii VRIL au primit aceste semnale printr-o scriere secretă a templierilor – un limbaj total necunoscut mediumurilor – cu date privind construirea unui aparat de zbor. Mesajele telepatice, conform mărturiilor din scrierile VRIL, proveneau din sistemul solar Aldebaran, care se găseşte la şaizeci şi opt de ani lumină distanţă de noi, în constelaţia Taurului.

Pentru a nu permite apariţia unor greşeli de conţinut, cel mai bine este să dau citate dintr-una din cărţile mele.

Mă ridic puţin şi aduc din magazin cartea „Operaţiunea Aldebaran". După ce am găsit pasajul potrivit, continuu cu relatarea despre farfuriile zburătoare: „Planurile de construcţie şi datele tehnice pe care le-au primit mediumurile telepatice VRIL – indiferent de unde au provenit – au fost, în orice caz, atât de precise, încât au dus la una dintre cele mai fantastice idei din câte a gândit omul vreodată: construirea „aparatului de zbor din cealaltă lume"!

Se materializa conceptul unei „alte ştiinţe". Astăzi s-ar numi „forme de energie alternativă". Totuşi, a durat mai mult de trei ani până ce s-au apucat de proiect. În această primă fază a „celeilalte tehnici" sau a „celeilalte ştiinţe", profesorul dr. W.O. Schumann, membru al societăţilor Thule şi VRIL, a ţinut o conferinţă la Universitatea Tehnică din München, din care ar trebui redate câteva fraze aici:

„Noi cunoaştem în primul rând două principii care stabilesc mersul firesc al lucrurilor: lumina şi întunericul, binele şi răul, crearea şi distrugerea – după cum ştim că electricitatea are doi poli, plus şi minus. Întotdeauna se spune: ori – ori. Aceste două principii – să le denumim concret creator şi distrugător – ne hotărăsc, de asemenea, mijloacele tehnice... Tot ceea ce este distrugător este de origine satanică, tot ceea ce este edificator, de provenienţă divină... Orice tehnică bazată pe principiul exploziei sau pe cel al arderii poate fi denumită, de aceea, „tehnică satanică". Noua eră iminentă este o eră a noii tehnici divine pozitive."

În acelaşi timp, omul de ştiinţă Viktor Schauberger lucra la un proiect asemănător. Astronomul de origine şvabă Johannes Kepler, de ale cărui învăţături s-a folosit Schauberger, era în posesia învăţăturii secrete a pitagoreicilor, a căror ştiinţă a fost

preluată şi păstrată în secret de către cavalerii templieri. Era vorba de ştiinţa ce se ocupă cu studierea imploziei. În acest caz, implozia înseamnă valorificarea potenţialului lumii interioare în lumea exterioară. Membrii societăţilor Thule şi VRIL ştiau că principiul divin este întotdeauna încurajator, ceea ce înseamnă constructiv. O tehnologie care, din contră, se bazează pe explozie este, de aceea, destructivă, fiind împotriva principiului divin. Ca urmare, se dorea crearea unei tehnologii bazate pe implozie. Teoria oscilaţiei susţinută de către Schauberger – principiul seriei armonicelor superioare – se leagă de ştiinţa ce se ocupă cu implozia. Mai simplu, s-ar putea spune: implozie în locul exploziei! În baza căilor energetice ale monocordului şi a tehnicii imploziei se ajunge în domeniul antimateriei şi prin asta la dispariţia gravitaţiei.

În vara anului 1922 s-a construit prima aeronavă de forma unei farfurii zburătoare, a cărei propulsie se baza pe tehnica imploziei – aparatul de zbor din lumea cealaltă! Ea se compunea dintr-un disc cu diametrul de opt metri, deasupra căruia se găsea un disc poziţionat paralel, cu un diametru de şase metri şi jumătate, şi dedesubt un alt disc cu diametrul de şapte metri. Aceste trei discuri aveau în centru câte o gaură ce măsura un metru optzeci, în care era montat agregatul de propulsie înalt de doi metri patruzeci. Jos, corpul central se termina într-un vârf de formă conică, de la care pornea un pendul ce ajungea până la nivelul inferior şi care era răspunzător pentru stabilizarea aparatului. În stare activă, discul de jos şi cel de sus se învârteau în direcţii opuse, pentru a forma mai întâi un câmp de rotaţie electromagnetic.

Ce rezultate a avut această primă farfurie zburătoare, nu se ştie. În orice caz, pe durata a doi ani s-au făcut experimente cu ea, înainte de a fi demontată şi depozitată, se pare, în fabricile Messerschmidt din Augsburg. Contribuţiile la finanţarea acestui proiect îşi fac apariţia sub numele de cod JFM în contabilităţile mai multor întreprinderi industriale. Cu siguranţă, mecanismul VRIL provenea din aparatul de zbor din cealaltă lume, care însă a fost prezentat formal drept, „Schumann SM – Levitator".

În principiu, „aparatul de zbor din cealaltă lume" trebuia să producă un câmp extrem de puternic în jurul său şi în imediata apropiere, lucru care permitea transformarea zonei adiacente, împreună cu aparatul şi utilizatorii lui, într-un microcosmos în totalitate independent de cosmosul de dincoace. La intensitate

maximă, acest câmp ar fi total independent de toate forţele universale din jurul său – ca, de exemplu, gravitaţia, electromagnetismul şi iradierea – precum şi de materia de orice fel, şi s-ar putea deplasa în voie în interiorul oricărui câmp gravitaţional sau de alt tip, fără ca forţele de acceleraţie să devină eficace sau să se facă simţite.

În iunie 1934, Viktor Schauberger a fost invitat de către Adolf Hitler şi cei mai înalţi reprezentanţi ai societăţilor VRIL şi Thule şi de atunci a început să colaboreze cu ei.

După acest prim insucces posibil a venit şi ceasul naşterii primului aşa-numit „OZN german", în iunie 1934. Sub conducerea profesorului dr. W.O. Schumann şi-a făcut apariţia primul avion rotund experimental, RFZ 1, pe terenul fabricii de avioane germane „Arado" din Brandenburg. În primul şi, simultan, ultimul său zbor, s-a ridicat pe verticală până la înălţimea de aproximativ şaizeci de metri, apoi însă a început să se clatine şi să danseze în aer minute în şir. Ampenajul fixat pentru dirijarea lui „Arado 196" s-a dovedit complet ineficace. Pilotul Lothar Waiz a reuşit cu chiu cu vai să aducă din nou la sol aparatul RFZ 1, să sară afară din el şi să se îndepărteze în fugă, înainte ca acesta să înceapă să se mişte ca o sfârlează, după care s-a răsturnat şi s-a făcut ferfeniţă. Acesta a fost sfârşitul aparatului RFZ 1, însemnând, pe de altă parte, începutul aparatelor de zbor VRIL.

Se mai spune că în Munţii Pădurea Neagră trebuie să se fi prăbuşit în jurul anilor treizeci o farfurie zburătoare extraterestră; prin copierea planurilor ei, germanii ar fi reuşit un salt evolutiv în construirea de astfel de aparate, dar nu există nici un fel de raport al vreunui martor şi nici alte dovezi referitoare la aceasta.

În orice caz, aparatul RFZ 2 a fost gata încă înainte de sfârşitul anului 1934, având o propulsie VRIL şi o „comandă impuls-magnet". Măsura cinci metri în diametru şi avea următoarele caracteristici de zbor: dispariţia optică a contururilor la viteză mărită şi iluminatul colorat tipic OZN-urilor. În funcţie de nivelul propulsiei era: roşu, portocaliu, galben, verde, alb, albastru şi violet.

Aşadar, a funcţionat – şi în 1941 părea să aibă o soartă remarcabilă. Mai precis, a fost introdus ca avion de recunoaştere la distanţă, în acea fază de război numită „bătălia aeriană pentru Anglia", adică atunci când avioanele de vânătoare germane

(standard) ME 109 s-au dovedit incapabile pentru zborurile de recunoaştere transatlantice datorită razei de acţiune reduse.

La sfârşitul anului 1941 a fost fotografiat deasupra părţii sudice a Atlanticului, pe când se afla în zbor către crucişătorul „Atlantis" din apele antarctice. Motivul pentru care nu putea fi utilizat ca avion de vânătoare era faptul că aparatul RFZ 2 nu putea să execute decât schimbări de direcţie de nouăzeci, patruzeci şi cinci şi douăzeci şi două şi jumătate de grade. Incredibil, vor gândi mulţi – dar schimbările de direcţie în exact aceste unghiuri speciale constituie un comportament de zbor absolut tipic pentru aşa-numitele OZN-uri.

După succesul înregistrat cu micuţul RFZ 2 ca avion de recunoaştere cu rază lungă de acţiune, societatea VRIL a primit un teren pentru experimente în Brandenburg. La sfârşitul anului 1942 a zburat pentru prima oară aparatul de zbor cu armament uşor, VRIL-vânători-1. El dispunea de un diametru de unsprezece metri şi jumătate, era un aparat de zbor cu un singur loc, cu propulsie Schumann-Levitator şi cu o „comandă impulsor-câmp magnetic". Atingea viteze de la două mii nouă sute până la douăsprezece mii de kilometri pe oră, la viteză maximă putea să execute schimbări de direcţie în unghi drept, fără ca piloţii să fie afectaţi de acest lucru, nu era condiţionat de vreme şi avea o capacitate de adaptare la cosmos de sută la sută. S-au construit şaptesprezece aparate VRIL 1 şi existau, de asemenea, mai multe variante cu două locuri, dotate cu o cupolă de sticlă.

Tot la acea vreme şi-a făcut apariţia un proiect propriu, V-7. Sub această denumire au fost construite mai multe farfurii zburătoare, însă cu activări convenţionale pe bază de reacţie. În baza planurilor lui Andreas Epp şi-a făcut apariţia RFZ 7, o combinaţie între un aparat de zbor care levitează şi propulsia cu reacţie. La acesta au lucrat grupele de cercetare Schriever-Habermohl şi Miethe-Belluzo. Aparatul RFZ 7 avea un diametru de patruzeci şi doi de metri, dar s-a prăbuşit la Spitzbergen. Ulterior, a fost fotografiat totuşi un aparat RFZ 7 construit după modelul respectiv. În iulie 1941, Schriever şi Habermohl au construit un aparat de zbor circular, cu propulsie cu reacţie, care decola în plan vertical, dar prezentând lipsuri certe. S-a elaborat un alt „titirez zburător cu electrogravitaţie", cu „propulsie tahionică", care a avut mai mult succes. Apoi a urmat aparatul RFZ 7 T, construit de Schriever, Habermohl şi Belluzo, în perfectă stare de funcţionare.

În cadrul SS exista o grupă care studia extragerea de energie alternativă, SS-E-IV, „locul de dezvoltare IV al Soarelui Negru" – având ca preocupare centrală să elimine dependenţa Germaniei de ţiţeiul străin. SS-E-IV a dezvoltat din mecanismele VRIL şi din convertorul tahionic al căpitanului Hans Coler mecanismul THULE, care mai târziu a fost denumit „tahionatorul THULE".

În luna august a anului 1939 a fost lansat primul aparat RFZ 5. Era un titirez zburător dotat cu armament, de greutate medie, cu ciudatul nume „Haunebu I". Avea un echipaj de opt oameni, măsura în diametru douăzeci şi cinci de metri, atingea la început viteza de patru mii opt sute de kilometri pe oră, ajungând mai târziu la şaptesprezece mii. Era echipat cu două tunuri cu rază radiantă KFK de şase centimetri şi cu patru MK 106 şi avea o capacitate cosmică de şaizeci de procente.

La sfârşitul anului 1942 a fost desăvârşit aparatul „Haunebu II". Diametrul varia de la douăzeci şi şase de metri la treizeci şi doi, şi în înălţime de la nouă la unsprezece metri. Putea să transporte un echipaj de la nouă până la douăsprezece persoane, era propulsat cu un tahionator Thule şi în apropierea Pământului atingea o viteză de şase mii de kilometri pe oră. Şi această navă era aptă pentru zborul în cosmos şi avea o autonomie de cincizeci şi cinci de ore de zbor.

La acea vreme existau deja planuri pentru naveta spaţială de mari dimensiuni VRIL 7, cu un diametru de o sută douăzeci de metri. Putea să transporte mai multe echipaje.

„Haunebu III", piesa de rezistenţă, cu un diametru de douăzeci şi unu de metri, a fost terminat puţin mai târziu. A fost pilotat şi surprins pe peliculă. Putea să transporte un echipaj de treizeci şi doi de oameni, avea o autonomie de zbor de peste opt săptămâni şi în zona Pământului atingea o viteză de cel puţin şapte mii de kilometri pe oră.

Virgil Armstrong, fost membru CIA şi al Beretelor Verzi, descrie cum corpurile zburătoare germane din timpul celui de-al Doilea Război Mondial puteau să aterizeze şi să decoleze pe verticală şi să-şi schimbe direcţia în unghi drept. Ele atingeau o viteză de trei mii de kilometri pe oră şi aveau ca piesă de artilerie o armă cu laser – posibil aşa-numitul tun cu rază radiantă KSK – care putea străpunge un blindaj de zece centimetri.

Profesorul J.J. Hurtak, specialist în OZN-uri şi autor al cărţii „Cheile lui Enoh", susţine că germanii erau preocupaţi să

construiască ceea ce Aliaţii denumeau „sistemul de arme minune". Lui Hurtak i-au picat în mână protocoale care descriau două situaţii:

– în primul rând, construirea oraşului spaţial, Peenemiinde şi
– în al doilea rând, mutarea celor mai buni tehnicieni şi oameni de ştiinţă din Germania în SUA.

De asemenea, a mai fost pomenită şi verificarea mai atentă a aşa-numitelor „Foo Fighters" – a sferelor de foc. Construirea şi intervenţia unor asemenea obiecte de zbor le erau cunoscute atât de CIA cât şi de serviciul secret britanic încă din 1942, totuşi nu au fost luate în considerare cum se cuvine. „Foo Fighter" era, de fapt, denumirea dată de către Aliaţi tuturor aparatelor de zbor germane ce luminau. Existau însă cu siguranţă două invenţii care corespundeau termenului de „Foo Fighters": „Broasca ţestoasă zburătoare" şi „Balonul de săpun", două lucruri total diferite, care totuşi, au fost considerate de către Aliaţi ca fiind înrudite.

„Broasca ţestoasă zburătoare" a fost concepută de către SS-E-IV în partea nouă a Vienei. Forma sa exterioară amintea de carapacea unei broaşte ţestoase. Erau sonde zburătoare fără echipaj, care trebuiau să declanşeze dereglări la instalaţiile de aprindere electrică ale forţelor rivale. Ele aveau montate clistroane supradezvoltate, care generau radiaţii considerate de către cei de la SS drept „raze mortale". Întreruperea aprinderii a funcţionat la început, totuşi nu atât de bine. Mai târziu tehnica a suferit unele îmbunătăţiri, iar un cunoscător în materie de OZN-uri va putea să confirme faptul că întreruperea aprinderii, adică scoaterea din funcţiune a instalaţiilor electrice, este o trăsătură tipică apariţiei unui OZN.

Wendell C. Stevens, pilot în US Air Force în timpul celui de-al Doilea Război Mondial, descrie aparatele „Foo Fighters" ca fiind când verzi-gri, când portocalii-roşii, apropiindu-se de avioane până la o distanţă de cinci metri şi rămânând pe poziţie. Ele nu se lăsau nici prinse nici ochite, şi în general forţau escadrilele aliate să se întoarcă sau să aterizeze.

Cu totul altceva erau „baloanele de săpun", numite foarte des „Foo Fighters". În privinţa lor era vorba de simple baloane în care se găseau spirale metalice subţiri destinate dereglării radarului de pe avioanele rivale. Succesul acestei idei trebuie să fi fost scăzut, privit prin perspectiva efectului psihologic.

La începutul anului 1943 s-au elaborat planurile şi pentru o navetă-mamă în formă de trabuc, care trebuia să fie construită la

şantierele Zeppelin – aşa-numitul „aparat Andromeda“ – cu o lungime de o sută treizeci şi nouă de metri. Ea urma să transporte aparate de zbor în formă de farfurie zburătoare destinate zborurilor interstelare de lungă durată.

De Crăciunul anului 1943 a fost fixată o întâlnire importantă a societăţii VRIL în Ostseebad Kolberg, la care au participat şi mediumurile Maria şi Sigrun. Tema principală a acestei întruniri era „operaţiunea Aldebaran“. Mediile aveau date exacte despre planetele locuite care primesc lumină de la Soarele Aldebaranului, astfel că s-a început pregătirea unei călătorii într-acolo. La 2 ianuarie 1944 a avut loc o discuţie între Adolf Hitler, Heinrich Himmler, Künkel din cadrul societăţii VRIL şi profesorul dr. Schumann, membru al aceleiaşi societăţi, la care a fost vorba despre „proiectul VRIL“. Se viza pătrunderea către Aldebaran cu o navetă spaţială de capacitate mare, VRIL 7, numită „Odin“, printr-un canal dimensional independent de viteza luminii. În baza documentelor „Soarelui Negru“, în iarna anului 1944 pare să fi avut loc primul test de zbor prin canalul dimensional. Acesta trebuie să fi condus aproape la un dezastru, căci fotografiile ne arată aparatul VRIL 7, după acest zbor, arătând „ca şi cum ar fi fost plecat o sută de ani“. Caroseria exterioară părea puternic deteriorată şi era avariată în mai multe locuri.

Între timp, însă, fuseseră activi şi constructorii „farfuriilor convenţionale“ cu propulsie cu reacţie. La 14 februarie 1944, elicopterul supersonic construit în cadrul proiectului V-7 de către Schriever şi Habermohl, prevăzut cu douăsprezece turboagregate BMW 028, a efectuat zborul-test spre Peenemünde sub comanda pilotului de încercare Joachim Roehlike. Viteza de decolare pe verticală era de opt sute de metri pe minut. Aparatul ajungea la o înălţime de douăzeci şi patru de kilometri şi în zborul orizontal la o viteză de două mii două sute de kilometri pe oră. Putea, de asemenea, să fie propulsat cu energie neconvenţională. Totuşi, el nu a mai fost folosit în acţiune, deoarece în 1944 Peenemünde a fost bombardat şi nici deplasarea la Praga nu şi-a mai avut rostul. Căci înainte ca farfuriile zburătoare fabricate acolo să fie pregătite pentru intervenţie, americanii şi ruşii ocupaseră deja Praga. Farfuriile zburătoare V-7 erau descrise ca un fel de jucărie în comparaţie cu aparatele VRIL şi Haunebu. Pe de altă parte, farfuriile zburătoare VRIL şi Haunebu se diferenţiau considerabil

una de cealaltă. Acest lucru se baza în principal pe faptul că aparatele de zbor VRIL au fost construite în fabricile constructorilor de avioane, iar cele Haunebu în şantierele navale constructoare de submarine. De aceea, aparatele Haunebu erau considerabil mai stabile, dar şi mai grele, fapt ce în cazul unei propulsii antigravitaţionale era însă lipsit de însemnătate.

La începutul anului 1945, o dată cu ocuparea Germaniei, britanicii şi americanii au descoperit în arhivele secrete ale SS-ului, printre altele, şi fotografii ale aparatelor „Haunebu II" şi „VRIL 1-Typen", precum şi ale „aparatului Andromeda". În urma unei hotărâri a preşedintelui Truman din martie 1946, Statele Unite, prin intermediul comisiei pentru marina militară, au primit permisiunea să strângă materiale germane referitoare la experimentele din domeniul tehnologiei de vârf. În cadrul operaţiunii „Paperclip" au fost aduşi în America, în cel mai mare secret, oameni de ştiinţă de origine germană. Printre alţii şi Viktor Schauberger şi Wernher von Braun.

Totuşi, germanii n-au lucrat singuri. În aprilie 1995 am avut un interviu cu un fost ofiţer al marinei germane din timpul Reich-ului, care m-a asigurat că locuitorii de pe Aldebaran au acordat ajutor fizic pentru construirea noilor tipuri de submarine. El mi-a descris un bărbat atrăgător, înalt de aproximativ 2,10 metri, cu ochi migdalaţi, ten deschis şi păr lung şi blond. Despre îmbrăcămintea fiinţei aldebarane mi-a spus că era un fel de salopetă mulată care părea dintr-o bucată, fără fermoare, cusături sau nasturi. Mai avea şi o altă particularitate: în faţa ochilor săi pluteau în aer, la o distanţă de douăzeci de centimetri, două inele de culoare violet – ca nişte ochelari pe care îi ţii la distanţă de ochi. Aceste inele, conform spuselor sale, se mişcau în acelaşi timp cu mişcările capului extraterestrului.

La rândul lor, submarinele erau, conform relatării sale, dotate cu tehnologie Schauberger. Partea din faţă era în formă de ou, astfel încât apa să se rotească în spirală în jurul corpului navei. Prin urmare, de la aldebarani provenea propulsia ce permitea deplasarea submarinelor cu asemenea viteze enorme – oficial o sută şaptezeci de kilometri pe oră, dar până la trei sute de kilometri pe oră, conform presupunerilor.

Generalul-maior Remer, decedat de curând în Spania, susţinea că atunci când a fost condus prin Peenemünde i-a fost arătat un bărbat care avea peste doi metri înălţime, purta un costum ciudat, neted şi avea părul lung şi blond, cu inele aurii plutitoare la o distanţă de douăzeci şi cinci de centimetri în faţa ochilor. Militarului i s-a spus că „acesta este unul dintre markabieni", dar era posibil să mai fi fost numit şi „aldebaran". Mărturia generalului-maior Remer corespunde aproape total cu aceea a membrilor corpului de marină al Reich-ului, doar că inelele aflate în faţa ochilor extraterestrului descris de aceştia erau violet.

Dar mai există şi un alt martor.

Este vorba de un fost pilot german care pretinde să fi văzut cu ochii săi pe aeroporturi sau în zbor cele mai diferite farfurii zburătoare: odată, în primăvara anului 1943, a trebuit să aterizeze cu aparatul său Arado în Noul Brandeburg, pentru că aparatul trebuia să fie supus unei verificări mecanice. Întrucât testarea dura până a doua zi, s-a îndreptat către hală, la camarazii săi de zbor, şi nu i-a venit să-şi creadă ochilor: a văzut două aparate mari Haunebu II în staţionare. În această zonă de siguranţă a pătruns prin intermediul „documentului roşu de călătorie" un permis securizat. Următoarele ore şi le-a petrecut cu piloţii, prilej cu care a aflat o grămadă de lucruri despre aceste corpuri zburătoare. I s-a explicat că ar putea zbura lejer cu cincizeci de kilometri pe oră şi că în afara atmosferei Pământului ar putea atinge chiar peste o sută de mii de kilometri pe oră. În timp ce putea să observe aceste farfurii zburătoare de la exterior, i se explica că erau prevăzute cu un mecanism antigravitaţional care funcţiona după principiul contracurentului unei lemniscate foarte alungite. Prin intermediul discurilor contracurent din interiorul navetei spaţiale se creează un efect dinamic continuu. Datorită acestui efect, navetele spaţiale şi-ar genera de jur-împrejur un câmp nul în care ar fi absorbite. În funcţie de direcţia către care ar fi îndreptat, câmpul ar atrage în interiorul său naveta. În baza acestei propulsii s-ar crea mişcări zigzag bruşte, vizibile doar din afară, care însă în interior nu s-ar face simţite. În interiorul navetelor nu ar exista nici un fel de forţă centrifugă care să se exercite asupra piloţilor, deoarece navetele posedă propriul câmp gravitaţional.

Interlocutorul meu crede că germanii ar fi fost cu aceste nave pe Lună încă din anul 1928, dacă nu chiar mai înainte, la cumpăna

dintre secole. Faptul nu e imposibil în opinia sa, întrucât la originea tehnicii folosite nu ar sta Nikola Tesla, ci inventatorul Harvey, care ar fi experimentat cu discuri contracurent încă din secolul al şaptesprezecelea, şi se pare că încă de pe atunci ar fi stabilit principiile fizice de mişcare a corpurilor hiperbolice.

În dimineaţa următoare trebuia să aibă loc un zbor de cercetare în jurul Pământului. Conform mărturiei unuia dintre piloţi, acest zbor ar fi fost posibil în cinci ore. Desigur că încă înainte de răsărit toţi membrii echipei erau gata să trăiască acest eveniment fantastic şi să vadă cu ochii lor aceste aparate neobişnuite zburând. Fostul pilot mi-a povestit că a auzit doar un zumzet uşor şi apoi aparatele Haunebu s-au ridicat cu greutate de pe pista de zbor – la o înălţime de circa şase-şapte sute de metri – până ce s-a observat o smucitură şi discurile au zburat ca fulgerul.

Şi relatează în continuare: „Pe când stăteam acolo împreună cu un coleg, am aflat de la el că în cazul acestor corpuri zburătoare nu se produce spargerea barierei sonice. Personal sunt convins astăzi că aceste dispozitive au fost create ca să le dea „mai marilor" posibilitatea unei evadări. Faptul este încă valabil în zilele noastre. Pe atunci s-a încercat să se ajungă pe Marte cu tranzit pe Lună, care funcţiona ca staţie intermediară. Totuşi, astăzi ştim că varianta e imposibilă, astfel că după toate probabilităţile ele vor fi zburat de pe Lună direct pe Venus. Dacă au reuşit, e un subiect despre care nu doresc să mai spun nimic. Doar atât, că acesta este motivul pentru care se păstrează un secret total în ceea ce priveşte farfuriile zburătoare germane."

„Păi, n-a avut şi George Adamski contacte cu venusienii?" l-am întrebat pe John, în timp ce mi-am ridicat scurt privirea din carte. Fără să aştept un răspuns, mi-am continuat expunerea: „La întrebarea dacă a fost de faţă la vreunul din starturi, interlocutorul a replicat că participase de patru ori la momentul lansării farfuriilor zburătoare, care de fiecare dată au avut o construcţie diferită. O dată a asistat de la o distanţă de aproximativ cincizeci de metri la decolarea unei farfurii „V-7" cu propulsie cu turbine; din câte îşi amintea, sunetul turbinelor semăna cu „un cântec nu neplăcut".

Această farfurie convenţională a zburat elegant, ca un avion, în contrast cu mişcarea bruscă a farfuriei antigravitaţionale, putând să zboare cu susul în jos sau pe o parte.

Dar şi principiul de propulsare al farfuriei a căpătat noi dimensiuni încă de atunci. Potrivit ultimei versiuni, noile propulsoare ale farfuriilor germane nu mai trebuiau să conţină nici un fel de părţi mobile. În alte două cazuri, pilotul a putut observa „elegantele" farfurii VRIL, fără glob, ci doar cu o boltă sferică aerodinamică, care i-au plăcut cel mai mult.

Ajunge cu descrierile tehnice, spun, şi las cartea deoparte. În încheiere, povestesc următoarele: „Forţa propriu-zisă din spatele societăţilor VRIL şi Thule a fost nucleul ezoteriştilor de elită din acea perioadă – Soarele Negru. Era, concomitent, cel mai profund şi ezoteric centru al SS-ului, cu legături răspândite în toată lumea. Ceea ce este interesant e că nimeni nu a ştiut cu adevărat cine făcea parte din Soarele Negru – bineînţeles, în afara membrilor. Este de remarcat faptul că Heinrich Himmler, el însuşi conducător SS, a fost informat şi i-a acordat sprijinul, nefăcând însă parte din grupare. Soarele Negru a fost şi este un amalgam format din magicieni şi iniţiaţi care luptă de partea luminii împotriva întunericului ce ameninţă să distrugă Pământul."

Simbolul soarelui negru e încă de la începuturi discul negru, aşa cum a putut fi văzut pe unele avioane „Fieseler Storch" puţin înainte de sfârşitul războiului. Soarele negru simbolizează lumina interioară, nevăzutul care străluceşte în noi, oamenii. Acelaşi nume îl are şi Soarele în jurul căruia se învârteşte galaxia noastră, soarele care ar trebui să se afle în interiorul Pământului, nucleul celulei şi nucleul atomic. El este nucleul invizibil, care animă interiorul. De aceea, simbolizează şi puterea lojei ezoterice care guvernează din culise evenimentele ascunse şi invizibile şi sprijină binele, fără să apară în lumină.

Deja prin 1941, aceşti oameni au realizat că proiectul celui de-al Treilea Reich se prăbuşeşte, aspectele bune dispăreau şi puterile negative îşi câştigau supremaţia asupra persoanelor conducătoare, astfel că s-au iniţiat expediţii cu scopuri precise în toate ţinuturile lumii, pentru a căuta locuri favorabile de retragere. Prin urmare, s-a construit o bază puternică în Anzi şi alta în regiunea polară, unde se efectuau permanent experimente cu farfurii zburătoare. În jurul anului 1943, aceste baze au fost ocupate de luptătorii spirituali ai luminii, printre care mulţi tibetani, indieni, chiar şi africani, englezi, francezi care au recunoscut că nu rasele sau formele

statale dezbină naţiunile, ci spiritul cu care au fost inoculate de mijloacele de informare, de cărţile de istorie şi religie şi de către puterile care stau în spatele acestor lucruri. Toate aceste persoane recunoşteau atât prezenţa extratereştrilor, cât şi descendenţa oamenilor din aceştia. În colaborare cu ei se dorea găsirea unui drum nou pentru instaurarea păcii pe planetă.

„Ajunge pentru început?", mi-am întrebat vizitatorul, după ce am tras adânc aer în piept.

„Da, da, ajunge. Observ că sunteţi un cunoscător şi cred că mă aflu în faţa omului potrivit. Şi ce credeţi despre teoria că pământul şi respectiv alte planete ar fi goale pe dinăuntru?"

„Eu însumi n-am fost încă pe-acolo", am răspuns, „de aceea nu pot vorbi despre «cunoaşterea» acestui lucru. Dar ştiu o grămadă de cărţi şi lucrări ştiinţifice care cercetează aceste aspecte într-un mod foarte serios. Printre ele se numără şi relatările celor care au vizitat regiunile polare; mulţi au menţionat că au pătruns în interiorul Pământului dând peste un spaţiu care, având propriul soare, ar fi locuit de oameni cu pielea albă, vorbitori de germană."

Aş putea să-i ţin o prelegere amănunţită despre cercetările mele privind deschiderile de la poli, expediţiile în Arctica şi Antarctica, noile imagini luate din satelit şi alte relatări, dar acum vreau să-l ascult pe el. De altfel, timpul meu este măsurat azi. Dacă ar fi să cunoască pe cineva care ar veni din acel loc, din interiorul Pământului, ce m-ar mai interesa alte expediţii, explicaţii ştiinţifice sau principii teoretice?

Vizitatorul meu ia din nou cuvântul. „Bine, ajunge. V-am întrebat deoarece voiam să fiu sigur că nu vă jignesc cu expunerile mele. Sper că aveţi puţin timp ca să pot fi mai explicit", îmi spuse cu un surâs nesigur.

„Dacă nu va fi prea plictisitor, voi fi mereu un auditoriu bun. Începeţi", i-am răspuns. „Mai bine vă spuneţi povestea şi vă garantez că-mi voi aduce comentariile."

„Deci, începu John, ceea ce aţi aflat despre progresele germane este mai mult decât am aflat eu. M-am lămurit acum că mai multe compartimente funcţionale independente unul de altul, respectiv echipe de lucru s-ar fi ocupat de construcţia farfuriilor zburătoare. După cum se pare, informaţiile mele se referă doar la tipul V-7, aşadar la farfuriile care au zburat cu propulsie convenţională, şi

la cei care s-au ocupat cu construirea farfuriilor zburătoare germane „subdezvoltate". Acum, poate voi adăuga datelor deja enumerate câteva intervenţii extraterestre.

Independent de informaţiile mai sus-menţionate despre progresele germane am mai aflat şi de prăbuşirea, sau poate doborârea, unei farfurii zburătoare extraterestre, eveniment ce a avut loc în anul 1938. Conform documentelor mele, această navă spaţială nu era de pe Aldebaran, ci de pe Venus, şi a căzut pe undeva în Pădurea Neagră. Când Hitler a auzit de prăbuşire, i-a ordonat pilotului său particular Christina Edderer să-l ducă imediat acolo. La un interviu pe care i l-am luat la Miinchen în 1975, viteaza Christina Edderer, arestată probabil pe nedrept de către Aliaţi, mi-a arătat o colecţie de peste 100 de poze în care apăreau mulţi germani renumiţi. De asemenea, se mai puteau observa câteva instalaţii industriale în care se produceau farfurii zburătoare. Una din aceste poze îl prezintă pe Hitler care stătea zâmbind lângă un OZN căzut, răsturnat. După cum aţi precizat deja, se pare că acest OZN prăbuşit i-a ajutat enorm pe germani la propriile lor progrese în domeniul construirii farfuriilor zburătoare.

Farfuria zburătoare nemţească care îmi era cunoscută şi care mi-a fost arătată îmi amintea oarecum de o roată cu spiţe, având aripi reglabile ce puteau fi aduse din poziţia orizontală în cea verticală. În centrul roţii se afla un butuc rotunjit pentru motorul cu implozie, iar deasupra se găsea cabina pilotului. Totul semăna de la distanţă cu un pepene cu margini late.

John începu să scormonească în geamantanul său şi scoase un bibliograf gros, deschizând la una din multele pagini prevăzute cu etichete galbene.

Am intervievat în America pe unul din cei trei piloţi ai acestui dispozitiv V-7. De la el am aflat următoarea poveste despre un zbor de testare: „În timpul startului a domnit o nesiguranţă totală. Cei trei piloţi au fost legaţi cu curele în interiorul bine căptuşit. Maşinăria s-a ridicat la o înălţime de aproximativ trei mii de metri. Cu toate acestea, piloţii au fost dezamăgiţi de viteza redusă şi de posibilităţile de manevrare ale aparatului. Această dezamăgire se va transforma repede în teamă. În afară de persoanele care se aflau la sol şi care urmăreau atât zborul, cât şi avioanele convenţionale ce însoţeau maşinăria, s-a putut observa deodată un alt aparat sus pe cer, foarte asemănător cu nava care tocmai fusese testată. După

ce s-a stabilit poziţia obiectului neidentificat, echipajul avionului nemţesc a observat deodată că este cumva atras de către acesta. Pilotul german care conducea farfuria zburătoare a încercat o manevră de ocolire pentru a schimba poziţia propriului aparat, dar n-a reuşit. Acest eveniment ciudat i-a zăpăcit şi mai mult pe tinerii piloţi. Nu mai ştiau ce să facă. Deodată din difuzor se auzi o voce care le spuse într-o germană perfectă: „Nu vă fie frică. Suntem aici ca să vă ajutăm." Vocea s-a recomandat ca fiind un locuitor de pe Venus şi spuse că venusienii au urmărit progresul nemţilor încă din ziua când maşinăria venusiană căzută în anul 1938 a fost pusă în siguranţă. „Suntem aici ca să vă învăţăm", spuse vocea, „şi să vă aducem în siguranţă pe pământ, căci fără ajutorul nostru nu aţi reuşi niciodată. Acum vă susţinem prin forţa razei noastre, care reprezintă o manifestare a principiului magnetic pe care voi vreţi să-l descoperiţi." Apoi glasul le dezvălui că aliajul metalic folosit nu este întru totul adecvat navei. Aliajul ar arde la reintrarea navei în atmosfera Pământului. Vocea mai spuse că metalul era prea greu şi va ceda sub sarcină. „De asemenea, trebuie schimbat şi sistemul dumneavoastră de propulsie", zise ea.

Inginerii încercaseră să reproducă bobina magnetică a venusienilor, dar renunţaseră la idee în favoarea unui motor cu implozie când s-a observat că nu se poate ajunge la propulsie controlată cu bobina magnetică. Străinul ştia de acest eşec şi le spuse că, înainte de a mai folosi un miez magnetic, metalurgiştii lor ar trebui să fabrice un metal care să se magnetizeze doar în momentele în care prin bobină ar trece un curent scăzut. „La prototipurile anterioare la care aţi renunţat, câmpul magnetic mai subzista ceva timp după oprirea curentului. De aceea maşina nu reacţiona imediat la comandă. Fără această schimbare a miezului bobinei, maşina dumneavoastră va avea mereu probleme cu propulsia, indiferent de construcţia folosită. Energia electromagnetică liberă este puterea care controlează sistemul dumneavoastră solar. Cu această putere oamenii pot construi maşini care să zboare în spaţiu mai repede şi mai silenţios decât cu tradiţionalele materiale petrochimice sau cu noile combustibile solide care se extrag din pământ. Cu timpul, preţioasele voastre materii prime se vor epuiza. Dar energia liberă a planetei este inepuizabilă."

Străinul i-a avertizat pe nemţi: „Voi, locuitorii Pământului, nu înţelegeţi minunea cosmică a acestei energii despre care vă vorbesc.

Mai spun o dată: ea stă la dispoziţia fiecăruia care-şi dă silinţa pentru ea, căci este un dar al Celei mai Înalte Fiinţe, pe care voi o numiţi Dumnezeu. Dacă veţi folosi această energie în scopuri paşnice, atunci va deveni slujitoarea voastră. Ea slujeşte deja de milioane de ani fiinţelor de pe alte planete. Dacă însă o folosiţi pentru război, atunci nu mai puteţi conta pe ajutorul sau toleranţa noastră."

Piloţii nemţi au fost invitaţi să-şi oprească propulsorul şi să se bazeze doar pe nava spaţială de deasupra lor. Câmpul magnetic al OZN-ului avea să-i aducă în siguranţă la sol. „Altfel veţi cădea pe pământ şi veţi muri. Aveţi încredere în noi. Vă promit că vom apărea în faţa inginerilor voştri şi le vom spune ce îmbunătăţiri pot aduce navei voastre spaţiale. Nu aveţi prea mult timp la dispoziţie. Nu ezitaţi! Lăsaţi-mă acum să vă povestesc ceva despre viitor. Mă voi reîntâlni cu doi dintre dumneavoastră în America, imediat ce Germania şi SUA vor fi din nou prietene." Făptura şi-a luat la revedere. Ultima sa frază s-a dovedit profetică. Străinul din spaţiu le-a comunicat la doi din membrii echipajului că vor lucra după război la un program spaţial american. Celui de-al treilea i-a spus că va rămâne în Germania şi-şi va continua munca. Aviatorii nemţi au fost instruiţi în ceea ce priveşte aterizarea. Observatorii de la sol au putut vedea cum cele două nave spaţiale au pornit împreună în jos ca şi cum ar fi fost legate cu un cablu invizibil. Apoi OZN-ul a dispărut."

John se uită pe hârtie şi continuă: „În zilele noastre, un om de ştiinţă american descrie raza magnetică invizibilă mai degrabă ca pe o „rază de tracţiune", fiind vorba de forţă magnetică de tracţiune care este produsă de o navă spaţială plutind deasupra alteia. Folosirea acestei raze magnetice a fost confirmată în următoarele cazuri documentate: salvarea unei nave spaţiale de către alta; furtul unui elicopter american – confirmat în rapoartele marinei americane; deturnarea unei rachete care a fost deviată de la curs de către o navă extraterestră prietenoasă. Ţările lumii lucrează astăzi la perfecţionarea razei de tracţiune, căci folosirea ei în domenii civile şi militare ar fi de o valoare inestimabilă.

Într-o bună zi, în secţiile tehnice ale constructorilor de V-7 au apărut mai mulţi astfel de extratereştri pentru a le dezvălui secretele metalurgiei şi chimiei şi a-i ajuta la absorbţia electromagnetică, de care aveau aşa mare nevoie pentru a perfecţiona tehnica farfuriilor zburătoare."

„Da, asta concordă cu alte rapoarte privind ajutorul acordat de extratereştri la construirea farfuriilor zburătoare", l-am întrerupt scurt pe musafirul meu înainte ca acesta să continue.

„Statul-major german şi-a continuat strădaniile pentru a întoarce soarta războiului, dar şi-a schimbat priorităţile. La sfârşitul lui 1943, mulţi dintre cei mai buni oameni de ştiinţă şi specialişti ai secţiei V-7 au fost retraşi din munca ce o efectuau la farfuriile zburătoare şi au lucrat de atunci încolo la rachete cu combustibil solid. Era de aşteptat ca aceste arme secrete să fie amplasate cât mai repede şi să provoace englezilor pagube mari, obligându-i astfel să capituleze. De asemenea, fusese planificată şi o versiune cu rază lungă de acţiune pentru atacarea New York-ului. Această schimbare a fost explicată în parte prin distrugerea totală a oraşelor germane de către bombardierele aliate, dar şi prin indicaţiile extratereştrilor, potrivit cărora farfuriile zburătoare nu aveau voie să fie folosite în scopuri războinice. De aceea, construirea de rachete şi fabricarea altor farfurii zburătoare au întârziat cu aproape şase luni. Industria germană se baza atunci pe rachete cu explozibil obişnuit, care puteau fi produse repede şi în masă, în loc să încerce să descopere inovaţii tehnice la farfuriile zburătoare. Din documentele germane care au fost descoperite de curând reiese că producerea de farfurii zburătoare în serie a fost amânată şi din alte motive. Până în anul 1943 nu s-a reuşit încorporarea într-un corp zburător a tunului cu laser deja creat şi care corespundea cu ideile inginerilor. Şi, cu toate că ştiau că sunt cu mult înaintea altor ţări în ceea ce priveşte producerea de farfurii zburătoare, s-au decis să-şi ţină maşinile sub zăvor pentru o folosire ulterioară. Motivul principal al amânării a fost totuşi avertismentul dat de extraterestru despre urmările ce s-ar fi produs în cazul în care maşinile vor fi folosite în scopuri războinice. Datorită atacurilor aeriene neîncetate ale bombardierelor aliate din următoarele luni, puterea Germaniei a slăbit din ce în ce mai mult. Aviaţia militară germană cunoştea valoarea farfuriilor zburătoare. Atitudinea prudentă a comandanţilor faţă de folosirea acestei tehnici de luptă se raporta în parte la evenimentele din trecut, derulate în 1938 la o ceremonie ce a avut loc pe stadionul din München, unde Hitler a luat cuvântul. În mijlocul discursului său a fost întrerupt de un obiect uriaş, fără aripi, cu forma unui trabuc, care plutea pe cer sus

deasupra stadionului. Când o formaţie de avioane de luptă a încercat să alunge obiectul, aparatele s-au defectat brusc, trebuind să aterizeze în apropiere pe drumuri de provincie. Din spusele martorilor intervievaţi de mine, o rază a OZN-ului a neutralizat motoarele câtorva avioane.

Acum, în anul 1943, oamenii de ştiinţă germani nu uitaseră avertismentele extratereştrilor. Ei ştiau că dacă nu se folosesc arme spaţiale moderne în lupta împotriva duşmanului, construcţia farfuriilor zburătoare ar rămâne un secret bine păstrat. Aşa cum au promis, extratereştrii i-au ajutat pe nemţi în legătură cu schimbarea planurilor lor, chiar dacă numai parţial. Producţia în masă a noilor farfurii zburătoare şi a noilor arme a fost amânată până când, conform „marelui plan" al lui Adolf Hitler, şi-ar fi găsit locul în continuarea celui de-al Treilea Reich. N-ar mai fi fost mult până atunci. Aliaţii nu bănuiau nimic.

În primăvara lui 1944, localnicii au observat că în împrejurimile unei fabrici de astfel de aparate din Austria a scăzut activitatea „farfuriilor zburătoare". Ele dispăreau încet, încet de pe cer şi bâzâitul pătrunzător care însoţea aceste obiecte nu a mai fost auzit.

Camioane mari transportau maşinile şi farfuriile zburătoare neasamblate din fabrică, pădurile din munţi fiind lăsate din nou în liniştea lor.

În timpul ultimilor ani de război au dispărut în mod misterios fabrici germane întregi. Când Aliaţii au acceptat capitularea germanilor, aceştia duseseră deja farfuriile zburătoare în ţinuturi necunoscute, aşa încât puteau să continue cercetarea şi producţia fără ca învingătorii celui de-al Doilea Război Mondial să poată face ceva. Bineînţeles că împreună cu fabricile de farfurii zburătoare au fost luaţi şi cercetătorii, inginerii şi personalul aferent care lucrau la program. Sute de astfel de experţi germani au dispărut sub pământ, în locuri de a căror existenţă Aliaţii habar nu aveau.

Voi face mai târziu referiri asupra acestui lucru.

Agenţii americani şi englezi aflaseră despre secretul farfuriilor zburătoare încă dinainte de capitulare şi voiau cu orice preţ să vadă rezultatul cercetărilor în domeniu. Puterile occidentale lucrau pe baza unor indicii vagi, dar în fine au descoperit ceea ce mai rămăsese din documentele nemţeşti despre OZN-uri şi personalul aferent. Între timp, ruşii s-au concentrat pe căutarea fabricilor de rachete. Ei au transportat în Uniunea Sovietică peste trei mii de

cercetători şi experţi germani în rachete. Cu ajutorul acestui potenţial uriaş, după război ruşii au preluat pentru o perioadă conducerea în cursa pentru cucerirea spaţiului.

Americanii şi englezii au prelucrat cu acribie documentele secrete germane şi au transportat mai multe farfurii zburătoare părăsite în Canada şi Marea Britanie. Şi ei şi-au asigurat cooperarea a 183 de tehnicieni germani specializaţi în domeniu, care după război au fost aduşi în SUA în cadrul operaţiunii „Paperclip", cât şi a altor sute de experţi, printre care şi Wernher von Braun, care au lucrat în continuare la programul spaţial american.

Dar chiar cu statutul privilegiat care li s-a acordat specialiştilor germani, există anumite rapoarte neconfirmate potrivit cărora o serie de germani au renunţat la libertatea lor şi la posibilităţile oferite de America de Nord.

Serviciile secrete aliate au susţinut că germanii au realizat un plan de lungă durată, întocmit temeinic, pentru ca resursele germane rămase, inclusiv forţa de muncă, să fie repartizate în aşa fel încât să continue lupta undeva în afara razei de acţiune a bombardierelor aliate. O să-i fie foarte clar oricui care gândeşte că nu există altă explicaţie pentru dispariţia personalului german şi a farfuriilor zburătoare din ultimii ani ai celui de-al Doilea Război Mondial."

Încheindu-şi expunerea, John îmi aruncă o privire întrebătoare.

„Interesant, interesant", spusei, aprobator. „Se vede că mai erau câteva informaţii pe care nu le cunoşteam. Povestea cu nava spaţială venită de pe Venus e o chestiune aparte, care-mi aduce foarte mult aminte de George Adamski. „Venusianul" pe care americanul Adamski l-a întâlnit de mai multe ori în 1954, şi care a aterizat cu un Haunebu II german, avea părul blond şi lung şi ochi albaştri şi purta o salopetă maro, pe talpa pantofului având imprimate zvastici. După una din întâlnirile personale cu Adamski, extraterestrul i-a aruncat mai târziu o rolă de film pe care o luase din farfuria zburătoare şi pe care era expusă doar o singură poză. Pe aceasta, în mijlocul unor hieroglife, se afla o zvastică. Asta sună al naibii de „german". Chiar şi informatorul deja citat susţinea că nemţii ar fi putut zbura pe Venus deja înaintea terminării războiului. Chestiunea a devenit foarte suspectă când hieroglifele de pe poză, desemnate de Adamski

drept „inscripţii venusiene", s-au dovedit a fi o combinaţie de scriere bisericească în slavonă şi latină, cu următorul sens: „Inutilitatea urmăririi obiectelor".

Trebuie să recunosc că nu ştiu. Poate că „venusianul" era într-adevăr de pe Venus şi Haunebus-urile II germane reconstituie nava venusiană prăbuşită. Asta ar fi o posibilă explicaţie. Puteţi spune dumneavoastră mai multe despre acest lucru?

Înainte aş vrea să reamintesc pe scurt de un episod care a avut loc la Obersalzberg cu nişte farfurii zburătoare germane. În iunie 1997, dorindu-se lărgirea unor gropi de pe terenul de golf de la Obersalzberg, s-a preconizat netezirea denivelărilor şi săparea altor gropi. La o astfel de săpătură s-a descoperit o farfurie zburătoare arsă de tipul „VRIL". În câteva ore tot terenul a fost împrejmuit – pentru aproximativ trei zile – şi camioanele de la cazarma americană de la Chiemsee au transportat rămăşiţele obiectului.

Deoarece un prieten de-al meu cunoştea pe cineva care lucra în cazarmă, a prins de veste şi a reuşit ca împreună cu un amic să intre în a treia zi pe terenul înconjurat. Acolo, cei doi au găsit o groapă imensă cu un diametru de peste 20 de metri, unde se mai afla o placă metalică trapezoidală mare, strălucitoare, lungă de aproximativ şase metri şi lată de doi metri şi jumătate, părând a face parte din învelişul exterior al farfuriei. Şi acum vine surpriza. Prietenul meu a reuşit să ridice placa metalică lungă de şase metri cu o singură mână. Încercările efectuate mai târziu de a îndoi metalul cu ajutorul unui cleşte sau de-i produce zgârieturi au eşuat, ceea ce denotă că tehnicienii germani au rezolvat problema aliajului cu mult înainte de sfârşitul războiului. În momentul în care prietenul meu şi amicul său se gândeau să facă în aşa fel ca placa de metal să dispară, de la cazarmă au venit alergând doi oameni îmbrăcaţi în costume negre, purtând căşti şi microfoane, astfel că au trebuit să se retragă.

Prietenul meu mi-a povestit că în locul unde a fost dezgropată farfuria zburătoare s-a plantat un pom imens care a fost adus şi sădit cu ajutorul unui excavator, după care s-a însămânţat iarbă ca să dispară orice eventuale urme pentru cercetătorii curioşi."

John luă din nou cuvântul. „E o poveste uimitoare. După cum o să arăt mai târziu, americanii care lucrau în acelaşi timp la aparatele de zbor cu formă circulară continuau să aibă probleme

cu aliajul învelişului exterior. Dar despre aceasta mai târziu. Ce informaţii deţineţi referitor la ce s-a întâmplat după război cu farfuriile zburătoare şi constructorii acestora?"

„Ei bine, o parte din germani au plecat în America de Sud. În această privinţă este edificatoare cartea lui Robert Charroux, „Enigmele din Anzi". Autorul vorbeşte despre sistemele uriaşe de peşteri din Anzii sud-americani, bazându-se pe informaţiile lui Narcisso Genovese, fizician, filolog şi umanist cunoscut. Genovese, unul dintre discipolii celebrului inventator italian Gugliemo Marconi, susţine că asistenţii lui Marconi au decis în 1938, la moartea acestuia, să continue experimentele şi cercetările începute în ceea ce priveşte soarele şi energia cosmică. Aceşti discipoli, numărând 98 de învăţaţi şi tehnicieni din diferite ţări, s-au constituit într-o societate şi au hotărât să ia toate măsurile preventive necesare ca să împiedice utilizarea abuzivă a energiei cosmice în scopuri criminale sau războinice. Într-unţinut singuratic din Cordilieri, în Anzii sud-americani, loc unde s-au retras, au impus trei cerinţe vieţii lor în comun: pe pământ să existe doar o singură religie, cea a adevăratului Dumnezeu sau a inteligenţei universale, o singură naţiune – patria pământească – şi o singură politică: să existe pace pe planetă şi înţelegere cu toate popoarele din Univers.

Charroux descrie cum organizaţia nu ducea lipsă de mijloace, datorită prăzii de război, astfel au construit în America de Sud un oraş subteran mai performant în ceea ce priveşte laboratoarele, aparatura şi mijloacele tehnice decât cele de la Cap Kennedy, Kuru, Baikonur, Saclay sau CERN-ul din Geneva.

Din raportul lui Genovese reiese că acest centru de cercetare a înregistrat mari progrese ştiinţifice, nu în ultimul rând mulţumită ajutorului extraterestru. Încă din 1946 dispunea de o oglindă colectoare pentru energia cosmică, iar în prezent este capabil, folosind opoziţia materie-antimaterie, să colecteze energie direct de la Soare.

Se mai vorbeşte şi despre o bază în Himalaya. Acest contact s-a datorat cel mai probabil cofondatorului societăţii Thule, Karl Haushofer, el însuşi fiind un membru al glugilor galbene şi răspunzător pentru întemeierea comunităţii tibetane din Germania. Se spune că în Tibet germanii au avut legături cu Arianni, locuitori ai împărăţiei subpământene din măruntaiele munţilor Himalaya.

Despre viaţa şi educaţia germanilor în mănăstirile tibetane aflăm nu numai din cartea plină de laude a lui Rampa, „Al treilea ochi", ci şi din romanul lui Russel McCloud, „Soarele negru de la Tashi Lhunpo", sau din cartea „Eremitul" editată de un domn Felix Schmidt.

Am mai aflat ceva noutăţi despre baza din Himalaya de la prietenul meu Al Bielek. Acesta avea informaţii de la un neamţ care locuia în acea bază şi care spunea că acolo trăiesc din 1997 aproximativ două milioane de germani ce posedă douăzeci şi patru de mii de farfurii zburătoare. La întrebarea ce aveau de gând cu ele, răspunsul a fost că vor să părăsească Pământul pentru totdeauna. Nu a fost dezvăluit locul. Al Bielek, informatorul, nu numai că era activ de peste un deceniu în serviciile secrete americane, dar susţinea că a luat parte la un experiment de călătorie în timp – experimentul Philadelphia. Acesta îşi avea originea în proiectul Montauk din anii cincizeci, în cadrul căruia se experimentau numai călătorii în timp. Al m-a asigurat că la proiect au participat nemţi în proporţie de optzeci la sută."

„Mă scuzaţi că vă întrerup", spune John, „dar nu-mi pot imagina douăzeci şi patru de mii de farfurii zburătoare! Cred că dacă am tăia două zerouri ne-am mai apropia de realitate. În ceea ce priveşte cele două milioane de nemţi din Himalaya, sunt de aceeaşi părere cu dumneavoastră."

Îmi îndrept umerii şi explic: „Când am auzit pentru prima oară numărul acesta de farfurii zburătoare, am stat mult pe gânduri. Dar apoi am rămas surprins, deoarece cu patru ani înainte un pilot de farfurie zburătoare din cadrul Soarelui Negru îmi povestise de douăzeci şi două de mii de asemenea nave. Această cifră am şi publicat-o.

Şi acum Al Bielek, venit din SUA, a aflat de un număr aproape identic de farfurii zburătoare, de la o persoană de pe alt continent. Ar fi putut vorbi de douăsprezece mii sau cinci sute sau două mii patru sute de farfurii zburătoare. Dar nu, el a spus douăzeci şi patru de mii. Ar fi cu două mii mai multe decât am aflat acum trei ani de la pilot; nu s-ar putea să mai fi construit două mii de nave cosmice în ultimii trei ani?

Nu ştiu. Eu însumi am văzut doar câteva cu propriii mei ochi şi de aceea trebuie să mă bazez în ceea ce priveşte numărul lor doar

pe declaraţiile altor persoane. Nu se poate nega faptul că din punct de vedere tehnic nemţii erau foarte avansaţi. Un alt indiciu că exista o astfel de tehnologie am primit de la fiul unui SS-ist, care m-a asigurat că în timpul celui de-al Doilea Război Mondial la Eifel se afla o fabrică subterană, un fel de staţie de transmisie, unde intrau tancurile ca apoi să apară în câteva secunde pe câmpul de luptă din Polonia, mecanismul fiind acela al teleportării. Un fost SS-ist, care pare să fi fost martor, pe nume Werner Höfer, între timp decedat, a relatat că soldaţii polonezi erau înnebuniţi şi alergau pe lângă tanc atingându-l cu mâna. Nu puteau crede că ceea ce tocmai se întâmplase sub ochii lor era real.

Dar mai există şi alte locuri de refugiu ale nemţilor mult mai importante, cum ar fi Neu Schwabenland! În anul 1938 s-a efectuat o expediţie germană în Antarctica cu portavionul „Schwabenland", declarându-se pământ german şase sute de mii de kilometri pătraţi – „Neuschwabenland" – un ţinut fără gheaţă, cu munţi şi lacuri. Flote întregi de submarine de tipul XXI şi XXIII s-au îndreptat spre Neuschwabenland. Până în ziua de azi nu se cunoaşte soarta a peste o sută de submarine germane echipate cu aparatură Walther-Schnorchel, care le permitea să stea mai multe luni în imersie. Este de presupus că o parte dintre nemţi s-au retras în Neuschwabenland înainte de sfârşitul războiului, luând cu ei farfuriile zburătoare existente.

Această presupunere pare să fie pentru unii îndrăzneaţă, dar există dovezi convingătoare că lucrurile ar fi putut sta astfel.

O altă posibilitate este zborul către alte planete şi stele, cum ar fi pe Marte sau Aldebaran. Despre acest lucru există şi publicaţii. Dar v-aş propune să procedăm treptat."

„Aşa cred şi eu", răspunse John, „astfel nu am pierde firul. Mai întâi, o remarcă despre Neuschwabenland. Această presupunere nu este îndrăzneaţă. Dacă este ceva îndrăzneţ aici, atunci este ceea ce vă voi povesti de acum încolo, poate o noutate şi pentru dumneavoastră. Germanii nu au fost singurii care s-au ocupat cu construirea de farfurii zburătoare. Şi în SUA a existat un inventator genial care a realizat o farfurie zburătoare «funcţională»".

„Mă scuzaţi că vă întrerup tocmai acum, dar colegul meu v-a spus că n-am decât două ore la dispoziţie pentru dumneavoastră, deoarece plec azi în nordul Germaniei?"

„Da, spuse John, mi-a comunicat acest lucru la telefon. Timpul nu va fi suficient. Sincer să fiu, am venit din SUA special pentru dumneavoastră şi mi-am făcut timp numai pentru dumneavoastră. Pare puţin cam nerealist, dar aşa este. Asta înseamnă că mai am două zile, apoi trebuie să plec din nou."

Mă gândesc acum ce să fac cu omul ăsta. Să-l întreb dacă vrea să vină cu mine? Dar am o problemă foarte delicată de rezolvat în nordul Germaniei şi nici nu-l cunosc. Mi se pare mai rezonabil să-l mai ascult puţin ca apoi să mă decid dacă să-l invit sau nu.

„Ei bine, am întrerupt scurta tăcere, mai bine povestiţi mai departe, iar eu o să mă gândesc între timp dacă îmi vine vreo alternativă în minte. Vă rog însă să aşteptaţi încă o clipă, să iau câte o ceşcuţă de ceai pentru amândoi."

Profit de ocazie şi-l trag pe Peter deoparte: „Ce crezi, amice, pot să am încredere în el? Tocmai mă gândesc dacă să-l iau cu mine, deoarece are câteva informaţii interesante. Poţi vedea ceva în aura lui sau poţi să simţi ceva?"

Peter, care avea unele aptitudini clarvăzătoare şi era un bun cunoscător al caracterului uman, dădu din cap şi după ce se uită atent la musafirul nostru, închise ochii câteva clipe. Apoi se întoarse spre mine şi, după un „aha" plin de mirare, spuse că musafirul nostru avea o aură deosebit de ciudată. „Câmpul lui energetic e altfel construit decât la majoritatea oamenilor. Sincer să fiu, în afară de tine n-am mai văzut pe nimeni care să prezinte o asemenea ciudăţenie. Sunt câteva semne stranii, hieroglife de pildă, care par să ţină de câmpul său energetic, iar o parte a sufletului lipseşte complet. Pot spune cu siguranţă că nu este de aici, deci nu s-a reîncarnat niciodată înainte pe Pământ. Lipsa unei părţi a sufletului mă duce cu gândul că ar fi implicat într-o manipulare. Ar putea fi vorba de maşinării – călătorii în timp sau OZN-uri?" spuse Peter, explicându-mi apoi cu o privire ironică că probabil era la fel de nebun ca şi mine.

„Să fim serioşi", continuă el imediat. „Am un sentiment bun. Cred că este integru. Ştie precis despre ce vorbeşte. Chiar are de-a face cu asemenea lucruri."

Am dat din cap, deoarece îmi confirmase propria senzaţie, şi după ce i-am mulţumit lui Peter m-am aşezat din nou lângă John.

Capitolul 3
Dezvoltarea avioanelor americane circulare în timpul celui de-al Doilea Război Mondial

Vizitatorul meu şi-a continuat expunerea: „Jonathan E. Caldwell, americanul care, probabil, a construit primul avion american cu formă circulară, s-a născut în 1899 la St. Louis, Missouri. Înainte de a se preocupa de întrebarea cum ar fi putut omul să depăşească nevoia de a avea aripi, a izbucnit Primul Război Mondial. Pentru Caldwell, războiul a fost o şansă să poată zbura pe avioane, şi în anul 1917 s-a înscris voluntar în aviaţia militară. Pregătirea a făcut-o pe aeroportul Kelly din Texas, unde s-a antrenat pentru luptele din Franţa pe avioane cu aripi fixe. În 1918 părăseşte serviciul activ ca locotenent. În 1921 reintră în aviaţia militară şi este cantonat din nou la baza aeriană Kelly, împreună cu o grupă de veterani de război care se întorseseră pentru a-şi împrospăta arta pilotajului.

Într-una din zilele verii lui 1921, Caldwell şi alţi câţiva colegi au luat nişte farfurioare şi farfurii din cositor şi din joacă au început să le arunce în aer şi să le prindă. Se pare că astfel a ajuns la ideea de a construi un model nou de avion. La început nici el nu era sigur. Pe lângă farfurioare, Caldwell a încercat şi cu discuri din hârtie. Indiferent dacă obiectul aruncat era o farfurioară, un disc de hârtie sau de cositor, sau chiar o pălărie cu boruri late, Caldwell a observat mereu acelaşi lucru: dacă se arunca în aer un obiect rotund, acesta zbura mai simetric, mai sus şi mai repede decât obiectele cu altă formă.

Când a fost în Franţa, Caldwell a avut câteva experienţe nefaste cu avioanele cu aripi fixe. El ştia că dacă aduci elicea la o turaţie mare, avionul poate zbura datorită curentului de aer produs de elice. Dacă însă motorul se defectează şi elicea nu se mai învârte, atunci avionul îşi pierde echilibrul şi pilotul pierde controlul. Caldwell însuşi s-a prăbuşit cu aparatul său din această cauză. El a scăpat cu viaţă, dar alţi colegi de-ai lui n-au avut acelaşi noroc. Tânărul Caldwell ştia că problema la avioanele cu aripi fixe era în primul rând defectarea motorului şi deci oprirea elicei. Cele mai importante aspecte ale avionului erau construcţia, design-ul şi structura de bază a acestui avion, care necesitau de urgenţă o

modificare. El credea că existenţa unei singure margini în partea frontală constituie premisa fundamentală pentru o călătorie aeriană perfectă.

O altă problemă era aceea a echilibrului. A observat cum seminţele de păpădie zburau maiestuos prin aer şi cum frunzele de arţar cădeau circular pe pământ, astfel încât aterizau lin la sol. Învăţând din observaţiile sale anterioare despre felul cum natura se folosea de curenţii de aer pentru împrăştierea seminţelor, Caldwell n-a uitat niciodată un eveniment pe care-l văzuse pe câmpurile de luptă din Flandra, unde răniţii zăceau lângă aparatele lor prăbuşite. Avea mereu în faţa ochilor un vehicul de artilerie care căzuse pe-o parte. Una din roţi se rotea încontinuu în bătaia vântului. Această amintire se contopi cu cea a farfuriilor pe care el şi colegii săi le aruncaseră în aer.

În vara lui 1921, Caldwell s-a decis să construiască el însuşi un model rotund aerodinamic cu un diametru de treizeci de centimetri. A folosit o ramă uşoară din lemn de balsa pe care a acoperit-o cu o ţesătură impregnată cu şelac. Marginea de formă circulară era îngroşată în partea inferioară, astfel încât modelul putea zbura pe propriile perne de aer. O simplificare a acestui prim model de o construcţie aerodinamică novatoare a devenit o jucărie de succes – Frisbee.

În timp ce Caldwell urmărea cum zbura obiectul asemănător frisbee-ului, propulsat de benzile elastice şi înaintând pe propria-i pernă de aer, îi venea mereu aceeaşi idee în gând. Într-o zi va încerca să construiască un model care să fie destul de mare ca în centrul lui să stea un om. Şi, în cazul în care i-ar putea monta şi un motor, pentru a da pernei de aer de sub dispozitiv o densitate constantă, şi dacă această pernă de aer va putea fi comandată manual, atunci ar putea să evite câteva neajunsuri ale avionului cu aripi fixe.

Caldwell nu a renunţat nici un moment la viziunea sa. El a păstrat prototipul din lemn de balsa şi toate desenele şi ideile de construcţie pe care le schiţase pe bucăţele de hârtie sau plicuri. Ideea de a construi un avion rotund nu i-a mai ieşit din cap. Într-o zi va realiza unul care ar putea zbura şi vira mult mai bine decât cele mai bune avioane ale anilor douăzeci.

Când în 1921 rezerviştii şi-au împachetat lucrurile şi au părăsit baza aeriană Kelly pentru a se întoarce la profesiile lor din civilie, tânărul Caldwell şi-a luat toate notiţele şi modelul de

avion. În acea vreme locuia la Denver, în Colorado. A început, ajutat de doi prieteni, un sudor şi un mecanic, să construiască primul model motorizat pentru un nou avion circular. În hala fabricii „Rio Grande Southern Locomotive Works" din Denver au construit în 1922 un model înalt de treizeci de centimetri propulsat de un motor de jucărie cu baterie uscată, care era folosită pe atunci pentru telefoane. Firele care legau bateria de model şi coarda de tras lungă de un metru serveau la lansare şi la controlul calităţii funcţionale a modelului. A fost făcut contactul bateriilor, iar modelul aparatului circular a început să se învârtească şi s-a ridicat în aer. Trio-ul privi cum coarda se întinde. În timp ce Caldwell se uita în sus, a observat împreună cu ajutoarele sale cum bateria şi discul greu de douăzeci şi cinci de kilograme s-au ridicat încet în aer, zburând spre acoperişul halei. Curentul electric a fost oprit şi dispozitivul a căzut cu zgomot la pământ. Caldwell le-a ordonat ajutoarelor sale să păstreze tăcerea şi a luat cu sine acasă modelul de treizeci de centimetri.

Încurajat de succesul obţinut, Caldwell s-a apucat imediat să construiască un model cu o înălţime de patru metri, care avea să constituie predecesorul de drept al avionului circular din anii viitori. El şi prietenii săi au fost gata cu proiectul în 1923. Şi-au testat aparatul în curtea halei din Denver. La început, modelul a fost încărcat cu şine de tren cu o greutate de două sute cincizeci de kilograme, apoi cu o tonă şi în final cu o greutate de o mie cinci sute de kilograme. Aceste şine au fost ridicate cu uşurinţă de către avion. Apoi a fost redusă turaţia rotorului, şinele fiind lăsate în jos de la o înălţime de patru metri de la sol. Următorul lucru a fost fixarea modelului de o locomotivă aparţinând companiei Rio Grande. Avionul circular s-a ridicat de la sol şi toţi au putut observa cum capătul din faţă al locomotivei s-a înălţat încet cu zece centimetri de pe şine. Mecanicul a ţipat: „Doamne, la ce putere dăm noi drumul aici!" Dar rama de jos a avionului s-a rupt şi locomotiva a căzut la sol.

Din păcate, Caldwell nu a fost în stare să-şi procure în Colorado capitalul necesar noii sale invenţii aerodinamice. De aceea, câţiva ani mai târziu s-a dus în est, mai întâi la New York, apoi în New Jersey şi în final în Maryland, unde după un deceniu s-a apucat din nou de treabă.

În anii douăzeci, Statele Unite au cunoscut o perioadă de creştere economică accelerată. În timp ce Henry Ford îşi construia pe bandă rulantă „modelul T", care avea să unească întreaga ţară şi avea să schimbe modul de viaţă american, Jonathan E. Caldwell visa la viitoare autostrăzi pe cer. În anii următori a zburat pe avioane poştale monomotoare, iar mai târziu a pilotat avioane de transport pentru compania „United Fruit", producătoare de banane. În acelaşi deceniu au apărut pe piaţă primele bi- şi trimotoare, iar pionierul Caldwell a dus cu aceste aparate geologi aflaţi în căutare de noi câmpuri petrolifere în sălbăticia din Venezuela sau în America Centrală. Când nu participa la aceste activităţi planificate, îşi închiria un avion mic pentru zboruri de plăcere. O perioadă de timp a fost şi pilot de încercare pentru un mare constructor de avioane şi a lucrat cu Lindbergh la avionul acestuia „Spirit of St. Louis". Lindbergh s-a revanşat mai târziu, testând unul din primele prototipuri de avion circular ale lui Caldwell.

În anii aceia Caldwell a mai lucrat şi cu Robert Edward Lee Cone din St. Petersburg, Florida, conducătorul corpului de aviaţie al armatei terestre. Cone era adjunctul lui Billy Mitchell şi a devenit una dintre cele mai importante persoane de contact ale lui Caldwell, deoarece mai târziu i-a atras atenţia lui Mitchell asupra tânărului aviator. Mitchell i-a scris lui Caldwell o scrisoare în care îl ruga insistent să-şi continue munca şi să fie foarte atent să nu cumva să cadă în mâinile unei puteri străine.

După ce timp de doisprezece ani şi-a câştigat existenţa ca pilot, în cele din urmă s-a decis să se apuce de proiectul său privind avioanele circulare. În 1933 a construit un nou model de patru metri. Convins că a eliminat toate greşelile de construcţie, în acea vară s-a întors, pentru ultima dată ca rezervist, pe aerodromul Kelly. Adusese cu el un mini-model cu înălţimea de treizeci de centimetri ca să-l arate prietenilor săi. Piloţii au putut observa cum modelul aparatului circular al lui Caldwell făcea o serie de manevre incredibile. Chiar şi ofiţerii superiori din corpul de aviaţie al armatei terestre au auzit în curând de acest fenomen.

În anul 1935 a pus bazele firmei „The Rotoplanes Inc.", la Glen Burnie, Maryland. Soţia sa Olivia lucra ca secretară şi contabilă, iar cumnatul său Carl Davies ca vicepreşedinte.

În 1936 a construit un alt avion circular, care era probabil uşor şi avea un motor de nouă cilindri şi 45 cai putere, cu paletele rotorului manevrabile, cu o lungime de 1 metru şi lăţimea de treizeci de centimetri. Acestea din urmă erau fixate în mijlocul avionului, astfel încât aparatul să-şi poată lua zborul şi ateriza pe verticală şi să poată pluti pe loc. Paletele rotorului erau fixate la punctele cardinale ale unui disc din lemn de circa cinci metri ce se putea roti liber, momentul de rotaţie fiind creat de elicea acţionată de motor.

Avionul acoperit cu pânză de vele şi construit din ţevi de oţel, botezat „Gray Goose" – Gâsca cenuşie – a fost asamblat într-un depozit de tutun şi testat la ferma unui prieten de-al lui Caldwell din Maryland, pe nume Lewis Pumpwrey. Aparatul, care a zburat destul de bine, constituie probabil predecesorul actualului elicopter.

Nu prea mulţumit de realizările sale, Caldwell construieşte în câteva luni un cu totul alt model, pe care l-a numit „Rotoplane". Era foarte asemănător cu un model mai vechi, ale cărui proprietăţi ascensionale spectaculoase fuseseră testate cu succes deja în 1923, la Denver, Colorado. Cu toată capacitatea lui de decolare pe verticală, aparatul nu era uşor de manevrat. Sursa lui de energie o constituiau cele şase palete ale elicei, care erau prevăzute cu un înveliş cu o singură flanşă în diametru de patru metri. În mijloc, deasupra, stătea pilotul. Un ziar a calificat la vremea respectivă aparatul ca pe „o glumă zburătoare".

Dar Caldwell nu s-a lăsat distras de observaţiile ironice ale contemporanilor, în planul său uriaş de a construi un avion circular mare. El începu lucrul la prototipul definitiv, care s-a dovedit încununat de succes. Cel mai nou model avea un diametru de aproximativ nouă metri şi a dispărut înainte ca presa şi oficialităţile să-l poată vedea mai bine. Mai târziu a fost folosit pentru zboruri circulare şi demonstraţii pentru observatorii interesaţi şi investitori.

Aparatul semăna cu o cadă uriaşă, din care atât din partea superioară, cât şi din cea inferioară se puteau observa cele şase palete ale rotorului. În mijloc se afla un spaţiu circular conţinând cabina cu două locuri a piloţilor, comutatoare şi scripeţi şi, bineînţeles, motorul. Acesta era un motor pe benzină Ford V8 cu opt cilindri şi blocul împărţit în două. Motorul era foarte greu şi

dificil în manevrare. El a fost înlocuit mai târziu cu unul nou, de patru cilindri, turnat dintr-un bloc de aluminiu uşor, împreună cu un angrenaj de aluminiu care a fost mai târziu schimbat cu unul de bronz. Pilotul stătea sus, în orificiul din mijloc, iar capul şi umerii îi ieşeau în afara cabinei. Cu mâinile şi picioarele putea acţiona cu uşurinţă manetele şi pedalele. Cele şase elice de ridicare din fuzelaj erau uşoare şi montate la unghi mic, rotindu-se în sensul acelor de ceasornic. Cele şase palete de sus, manevrabile, ale rotorului aveau ca scop păstrarea direcţiei laterale. Ele ieşeau în afara cabinei de pilotaj şi se învârteau în sens contrar acelor de ceas. În fond, atât construcţia avionului, cât şi funcţionarea mecanică şi pilotatul erau de o deosebită simplitate. Cele două componente rotoare, care se aflau la o depărtare de doi metri una de alta, se roteau în sens invers. În timpul urcuşului ele erau puse în mişcare de motoare, dar se puteau învârti liber în zborul aerodinamic de coborâre, în cazul în care motorul se bloca. Astfel era posibil ca avionul să coboare cu o viteză mai mică decât cea a unui paraşutist. Controlul direcţiei din timpul zborului se efectua prin modificarea unghiului rotorului superior, asta însemnând că zborul înainte şi înapoi se datora unui mecanism de basculare, situat în partea de sus a rotoarelor. În acest mod, elicele progresive pierdeau, iar elicele regresive câştigau în înălţime. După descrierea lui Caldwell, era vorba de acelaşi principiu după care zburau păsările, bineînţeles folosindu-se de aripi şi coadă. Partea inferioară a avionului putea fi etanşeizată, astfel putând ateriza chiar şi pe apă.

Pentru a face rost de capital pentru întreprinderea lui, Caldwell a încercat în repetate rânduri, dar fără succes, să vândă din acţiunile firmei sale, „The Rotoplanes Inc.". Oferea chiar cinci dolari pentru un zbor de probă cu aparatul. Pe certificat era scris: „Aceasta este o acţiune de sprijinire a unei invenţii ce va fi folosită la construirea unui avion funcţionând după principiul zborului păsărilor." Fiecare acţiune valora între zece până la o sută de dolari, în funcţie de succesul lui Caldwell în construirea avionului.

În cele din urmă şi-a făcut apariţia un colonel curios din corpul de aviaţie al armatei terestre pe nume Peter B. Watkins, îmbrăcat în civil, care s-a dat drept un potenţial cumpărător. Bucuros, inventatorul l-a luat într-un zbor de încercare. Colonelul a avut voie să preia manşa şi a fost mirat de capacitatea foarte modernă de

manevrare în comparaţie cu mono- şi biplanele anilor treizeci. Colonelul a zburat cu avionul cei şaptezeci de kilometri până la Washington D.C. Când a ajuns deasupra monumentului lui Washington şi deasupra Casei Albe, a atins o viteză de o sută şaizeci de km/oră. Watkins a fost foarte încântat când a oprit sistemul de avansare al aparatului şi acesta a plutit câteva momente peste monumentul lui Washington, înalt de peste optzeci de metri.

După întoarcerea în oraş el a avut o convorbire cu preşedintele Roosevelt, spunându-i că avionul secret al lui Caldwell este aşa de bun, încât Statele Unite ar trebui să preia imediat patentele şi dispozitivele, pentru a împiedica alte ţări să intre în posesia lor. Roosevelt a fost de acord, rugându-l pe colonel să se ocupe intens de proiect şi să-i dea un raport în treizeci de zile pentru a putea cere acceptul Congresului.

În cursul celor treizeci de zile Roosevelt a acţionat şi fără permisiunea Congresului. Caldwell a primit o scrisoare de la ministrul Justiţiei din Maryland, în care era somat să suspende imediat tranzacţionarea cu acţiunile noii sale societăţi. Vechile oferte de acţiuni din 1934 de la New York şi din 1932 de la New Jersey au fost de asemenea blocate de ministrul Justiţiei. Caldwell a fost practic dat afară din afacerea sa, înainte ca aceasta să pornească.

Apoi, la 27 octombrie 1936, Caldwell primeşte o scrisoare de la ministrul de Război de atunci. În ea scria: „Pe baza discuţiei purtate de curând... considerăm că invenţia dumneavoastră este prea importantă pentru a o lăsa să cadă pe mâini străine. Guvernul american vă face, de aceea, oferta de cincizeci de mii de dolari pentru drepturile asupra „Gâştei cenuşii" şi „avionului cu rotor". În plus, este gata să vă ofere alte viitoare cote-parte... De asemenea, corpul de aviaţie al armatei terestre este gata să vă facă ofiţer activ şi să vă confere un grad superior celui pe care îl deţineţi în prezent."

În ziua următoare, Jonathan Caldwell lua trenul spre Washington. A descins într-un hotel din Arlington, Virginia, şi a vorbit cu şeful statului-major al armatei, cu mulţi experţi în aeronautică, cu importanţi congresmeni şi membri ai cabinetului despre viitorul său. Această grupare s-a mai reunit încă o dată la Casa Albă, unde Caldwell a fost întâmpinat de preşedintele Roosevelt. El a fost înaintat la gradul de locotenent-major, cu un venit anual de zece mii de dolari. „În interesul cauzei", Jonathan

E. Caldwell a trebuit să ia în acea zi cea mai grea decizie. Trebuia să renunţe la numele său de familie şi să dispară din societate, până în ziua când va închide ochii.

În august 1949, mult timp după dispariţia lui Caldwell, câţiva copii au încercat să intre printr-o fereastră spartă în depozitul de tutun din Maryland, loc care se pare că era bântuit. Astăzi se află în mijlocul oraşului Baltimore. Copiii au povestit părinţilor lor că au văzut o farfurie zburătoare. În vechile documente ale FBI-ului şi în articolele apărute la 21 august 1949 în „Baltimore Sun" şi „Washington Post" pe care le-am găsit în arhivele de la „United Press" şi „Associated Press" scria despre ce s-a găsit acolo. Şeriful din districtul Anne Arundel, tatăl unuia din băieţi, care la rugămintea lor îi însoţise în hangar, le-a confirmat povestea. Ei au găsit inscripţia „Gâsca cenuşie" şi primul avion cu rotor. După ce a fost informată aviaţia, locul a fost închis. O nouă generaţie de experţi ai armatei aeriene, care habar nu aveau de invenţiile lui Caldwell, au dus ciudatul aparat cu un camion la baza centrală a aviaţiei militare „Wright Patterson" din Dayton, Ohio. Ofiţerii aviaţiei militare de la Pentagon au albit când au dat de documentele care au elucidat secretul. Din ziua din care Caldwell dispăruse, descoperirile sale zăceau în vechea magazie de tutun. Toţi le dăduseră uitării.

La 8 noiembrie 1978 am găsit într-o arhivă din Kensington, Maryland o carte veche în care se făcea referire la Caldwell. Am putut să o răsfoiesc timp de două ore. Pe coperta din piele era scris cu litere aurite numele Jonathan E. Caldwell. În carte se aflau câteva informaţii cruciale, oferite spre citire lumii întregi. Conţinutul era probabil la fel de important ca şi constituţia Statelor Unite sau povestea vieţii lui Abraham Lincoln şi, chiar şi pentru restul lumii, notiţele din această carte constituiau o veritabilă comoară de care într-o bună zi s-ar fi putut profita. Când mi s-a dat aprobarea de a citi cartea, mi s-a spus şi regulamentul de care trebuia să ţin cont. Tot timpul trebuia să mă aflu în prezenţa unor paznici. Nu aveam voie să iau notiţe sau să fac poze. Când m-am uitat pe carte şi am deschis-o, m-a copleşit un sentiment de veneraţie. Ceea ce vedeam acolo era o privire în viitor. Conţinutul integral al cărţii va fi făcut public de-abia după anul 2000.

Avionul cu rotoare al lui Caldwell este prima încercare a oamenilor de a construi după tehnica superioară a extratereştrilor. De atunci, militarii au recunoscut că o naţiune care domină spaţiul aerian poate să-şi impună voinţa atât pe timp de război, cât şi pe timp de pace. Aparatul lui Caldwell era tipic pentru alte descoperiri asemănătoare care au atras atenţia armatei şi a aviaţiei militare în perioada când îl ajutau să construiască o variantă îmbunătăţită a dispozitivului de zbor cu formă rotundă.

Politica regimului consta în a ţine secrete cunoştinţele în domeniul aerodinamicităţii. În anul 1936 s-au efectuat primele cercetări sub numele discret de „A-2 Army Air Corps Intelligence", pentru a îmbunătăţi avionul circular al lui Caldwell. Militarii doreau să construiască, cu aprobarea preşedintelui, un complex militar secret, unde să se producă în masă astfel de aparate. Dar mai întâi trebuiau să găsească un loc pe care numeroşii agenţi germani din America să nu-l identifice.

Când a izbucnit al Doilea Război Mondial, cea mai mare parte a energiei intelectuale a fost canalizată pentru a îmbunătăţi planurile existente ale avionului de formă rotundă. Cu toate că oamenii de ştiinţă americani au continuat să caute posibilităţi noi în ceea ce priveşte construcţia şi propulsia, ei s-au concentrat în primul rând asupra aparatelor militare convenţionale cu care aliaţii SUA puteau să combată mai sigur duşmanul.

La 7 decembrie 1941, când Statele Unite au intrat în război, s-au putut observa câteva OZN-uri deasupra Casei Albe şi Capitoliului. Tunurile antiaeriene, care staţionau în centrul Washingtonului, au tras câteva salve care i-au luat prin surprindere pe vizitatori. Când un OZN a efectuat o manevră de ocolire, un operator radar a observat că una din nave era lovită. A părăsit formaţia şi a dispărut în nava-mamă, care se afla la o înălţime de circa unsprezece mii de metri. Aceasta a fost una dintr-o serie de întâmplări din timpul războiului, când obiecte zburătoare neidentificate au fost văzute deasupra mai multor clădiri ale capitalei. În vremea aceea s-au putut observa şi nişte OZN-uri în formă de trabuc plutind în aer în diferite state americane.

Aceste obiecte necesitau o mare cantitate de energie electrică. S-a putut observa că ele pluteau deseori deasupra uzinelor electrice, pentru a fura energie. O dată în anul 1944, cantitatea de energie pe care au sustras-o era aşa de mare încât a căzut tot sistemul electric al oraşului.

În 1945, când s-a semnat capitularea Japoniei, poporul american încă nu ştia nimic despre identitatea OZN-urilor sau despre motivul prezenţei lor. La începutul mandatului său ca şef al comandamentului aliat pentru Orientul Îndepărtat, generalul Douglas McArthur a cerut celor mai importanţi ofiţeri japonezi să vină în biroul său în clădirea Mechie din Tokio. Privindu-i direct în ochi, i-a întrebat unde se află avioanele lor rotunde de spionaj, care în cea mai mare parte a războiului au plutit deasupra Washingtonului. Japonezii s-au uitat unii la alţii şi au zâmbit, neştiind despre ce e vorba.

America avea în acea perioadă poziţia cea mai puternică. La conferinţa de la Ialta, Stalin i-a întrebat pe Roosevelt şi pe Churchill de ce Aliaţii au ţinut ascuns de ruşi secretul avionului circular. Atât Roosevelt, cât şi Churchill au negat faptul că OZN-urile ar fi fost construite în fabricile aliate. Stalin s-a înfuriat şi era cât pe ce să părăsească conferinţa. În timp ce îi privea cu ochi răi pe cei doi conducători aliaţi, scrâşni peste masă: „Voi, toate popoarele vorbitoare de engleză, vă înţelegeţi bine unii cu alţii. Dar eu am spioni în ţările voastre şi voi afla unde se află navele spaţiale secrete care plutesc deasupra Moscovei."

Se pare că în acest caz fusese vorba de farfurii zburătoare germane. Dar precis aflase şi despre proiectul american.

Se pune întrebarea dacă Stalin fusese într-adevăr informat despre OZN-uri. Eu cred că da. Membrii serviciilor secrete ale Statelor Unite – probabil că fără ştirea lui Roosevelt, care se chinuia să câştige prietenia lui Stalin – au pătruns în Kremlin şi au descoperit acolo câteva lucruri mai ciudate. Au fost de-a dreptul încântaţi să afle de următorul incident: într-o zi a anului 1943, conducătorul sovietic a primit vizita unui extraterestru. Străinul a apărut în faţa biroului lui Stalin şi s-a prezentat ca trimis al planetei Venus. Stalin s-a uitat mirat la el şi a început să urle: „Nu-mi place deloc umorul american!" A sărit de pe scaun şi l-a ameninţat pe „yankeu" că va chema gărzile. Străinul spuse, fără alte comentarii, că Stalin poate s-o facă liniştit. Santinela a sosit cu promptitudine şi l-a prins pe intrus, dar în câteva secunde acesta a dispărut. Cei doi oameni se ţineau strâns unul pe celălalt. Făptura a dispărut pur şi simplu în aer. Se pare că şi Adolf Hitler a fost vizitat personal de extratereştri, dar nepoliteţea de care a dat

dovadă Stalin faţă de ei a marcat începutul antipatiei dintre vizitatorii extratereştri şi viitorii conducători ruşi.

Este evident că după terminarea războiului unele ţări au crezut că este de datoria lor să afle de unde veneau aceşti extratereştri. Cu toate că fenomenul OZN-urilor era ţinut ascuns de ochii opiniei publice, interesul militar în ceea ce le priveşte a sporit tot mai mult. Deasupra Germaniei şi a ţărilor ocupate de aceasta, piloţii au raportat despre lumini ciudate şi sfere luminoase care pluteau deasupra formaţiilor lor. Piloţii aliaţi au numit aceste obiecte de origine necunoscută „Foo Fighters", „Luptătorii Foo", expresie care s-a încetăţenit. În cartierele generale ale Aliaţilor din Anglia se şoptea despre lumini venite din cer pentru a transmite consolări şi încurajări. Agenţii secreţi ai tuturor naţiunilor participante la conflagraţie au început în mod serios să analizeze secretul „Luptătorilor Foo". În timpul celui de-al Doilea Război Mondial, multe persoane din ambele tabere s-au întrebat cui aparţineau aceste obiecte zburătoare neidentificate, chiar şi după ce unii extratereştri au apărut în faţa şefilor guvernelor. Era prea simplu de spus că nu puteau să-i claseze pe extratereştri. Arătau prea umani pentru a nu fi oameni. Explicaţia că pe alte planete ar exista fiinţe practic identice cu noi a fost considerată ca o dovadă de aroganţă. Guvernele pur şi simplu nu puteau accepta că aceste obiecte erau de origine extraterestră.

Credinţa că omul este un unicat era adânc înrădăcinată în noi datorită educaţiei religioase. Serviciile secrete au plecat atunci de la două premise: că OZN-urile erau inamice şi-şi aveau originea pe Pământ. La „Luptătorii Foo", aşa cum aţi pomenit şi dumneavoastră, era vorba într-adevăr de descoperiri germane. Şi alte farfurii zburătoare germane supravegheau spaţiul aerian din America şi Europa. Cu toate acestea, deasupra câmpurilor de luptă mai zburau şi farfurii extraterestre.

Fiecare ţară şi-a dezvoltat repede propriile metode pentru a observa OZN-urile. Americanii, canadienii şi englezii lucrau împreună deoarece considerau că o acţiune concentrată va aduce rezultate mai rapide. Ordinul pe care unele ţări l-au dat piloţilor lor a fost: „Nimeriţi OZN-ul, dacă puteţi." Au fost catalogate deja diferite feluri de OZN-uri, ca de exemplu farfuria zburătoare sau OZN-urile în formă de lanternă, clopot, trabuc şi cilindrice;

fuseseră observate mici farfurii de treizeci de centimetri, dar şi OZN-uri pătrate şi, desigur, giganticele nave purtătoare, care erau mai luminoase decât Venus. Acestea stăteau pe cer la o altitudine de o sută de kilometri şi aveau o lungime de aproximativ un kilometru şi jumătate, fiind practic nişte oraşe zburătoare.

Era un miracol că serviciul secret american, OSS – „Oficiul pentru servicii strategice", predecesorul CIA – nu a clacat la dificila sarcină care i-a fost trasată încă de la înfiinţare de către generalul William Donovan în 1942. Cu ajutorul cercetătorilor şi al marilor universităţi au fost elaborate planuri, în timp ce guvernul îşi continua activităţile în ceea ce priveşte OZN-urile fără să anunţe presa sau publicul larg. Conferinţe ştiinţifice în toată ţara, care în mod normal erau finanţate de către o oarecare autoritate guvernamentală, s-au dedicat următoarelor întrebări:

Prima: Sunt doar vedenii sau sunt fiinţe reale cu un corp concret?

A doua: Este posibil ca oscilaţiile care menţin structura atomică a corpului nostru într-o formă permanentă să aibă o frecvenţă mai mare la extratereştri, astfel ei putând să apară şi să dispară?

A treia: Oare şi vizitatorii trebuie să inspire un amestec de aer ca şi noi pentru a putea supravieţui?

Apoi se punea întrebarea: „Ce se întâmplă dacă forţa de gravitaţie poate să fie înfrântă?" Răspunsul dat de oamenii de ştiinţă a fost: „În cazul în care forţa gravitaţională din anumite locuri, de exemplu într-o navă spaţială, ar putea fi anulată, atunci greutatea nu va mai acţiona asupra masei respective."

În fine, s-au ocupat cu problema călătoriei în timp. S-au întrebat dacă ar fi posibil ca de-a lungul axei magnetice nord-sud a Pământului să se poată călători mai repede decât lumina. Răspunsul a fost: „Credem că într-o zi un aparat va fi în stare să facă tocmai acest lucru şi să zboare chiar cu o viteză incredibilă, folosind energia magnetică liberă, între o planetă şi alta."

Pe baza acestor concepte, aviaţia militară a pornit de la premisa că, într-adevăr, extratereştrii din propriul nostru sistem solar sau din afara lui aterizează la noi. Câţiva oameni de ştiinţă americani au spus că străvechiul concept al câmpurilor magnetice ale Pământului şi al forţelor magnetice care acţionează între planete ar trebui regândit.

La sfârşitul celui de-al Doilea Război Mondial, avionului rotund al lui Caldwell i s-a acordat prioritatea, elaborarea schiţelor şi producţia realizându-se într-un loc secret, la capătul unui drum de munte supravegheat, lung de o sută cincizeci de kilometri. Aici s-a decis asupra planificării şi specificaţiilor avionului circular.

John îşi întrerupse un moment expunerea, luă o gură de ceai şi-şi adună o clipă ideile, până să continue:

„Cursa rachetelor spre Lună din anii şaizeci a fost doar un aspect al eforturilor făcute de americani pentru a afla mai multe despre Cosmos. Din motive de siguranţă naţională, cea mai importantă parte a planului, adică fabricarea avionului circular, a fost ţinută în secret până la sosirea momentului propice pentru a fi făcută publică.

Azi, după treizeci de ani, mulţi oameni din serviciile secrete şi din armata americană cred că ar fi timpul să fie prezentată noua tehnologie care va schimba lumea. Dar numeroase alte persoane, printre care se numără treizeci de oficiali guvernamentali, în special de la NASA şi de la Fundaţia Naţională pentru Ştiinţă, sunt de părere că ar fi cam devreme. Cu toate că nu s-a comunicat încă personalului cu rang inferior din diferitele departamente ale armatei, în 1966 aviaţia militară a constatat că unele OZN-uri, care apăreau regulat pe cerul american, sunt de provenienţă interplanetară. S-a ajuns la concluzia că observarea OZN-urilor ar trebui explicată.

În anul 1977, un general cu patru stele, care din timpul celui de-al Doilea Război Mondial a lucrat la diferite cercetări şi proiecte secrete, mi-a detaliat poziţia aviaţiei militare. Pe scurt, aceasta este următoarea: „Până acum, n-am fost gata să dezvăluim ceva despre propriile noastre proiecte, deoarece extratereştrii pe care i-am întâlnit, şi care erau cu mult înaintea noastră pe plan metafizic şi tehnic, ar fi putut să ne distrugă dacă ar fi vrut. Am fi fost total neajutoraţi." Generalul n-a pomenit de nici o armă – el explica pur şi simplu dilema Pământului, declaraţiile sale referindu-se nu la o răzbunare, ci în mod clar la apărarea efectivă a suprafeţei acestei planete.

În timp ce lumea căuta după război în manuscrise vechi, pentru a descifra secretul OZN-urilor, Germania şi America ştiau deja răspunsul şi-l îngropau din an în an cât mai adânc. Pentru SUA,

întrebarea cea mai importantă era pur şi simplu următoarea: ar putea fi în stare să construiască repede propriile lor avioane corespunzător de dezvoltate, cu care să se apere de o invazie extraterestră şi, eventual, împotriva naţional-socialiştilor? Şi, dacă ar fi putut îndeplini această misiune supraomenească încă înainte de terminarea celui de-al Doilea Război Mondial, cum să-şi ascundă cercetările de foştii lor duşmani, de germani şi de japonezi, sau chiar şi de ruşi, care le fuseseră până atunci aliaţi?"

Aici am intervenit din nou: „Fantastic, câte informaţii amănunţite aţi putut aduna despre acest Caldwell! Cum aţi ajuns la documentele privitoare la acest inventator, documente care sunt foarte detaliate?"

„Mda, chiar aşa simplu nu a fost. Existenţa unei invenţii aerodinamice aparţinând lui Caldwell, invenţie destul de importantă pentru a fi sprijinită de guvern, a fost, firește, dezminţită de armată şi aviaţia militară. În iulie 1949 au apărut, în diferite ziare americane, relatări pe această temă, printre altele şi poze înfăţişând avionul cu rotor şi „Gâsca cenuşie", aflate într-o stare avansată de degradare, deoarece fuseseră abandonate încă din 1936. Reportajul original a apărut în „Baltimore Sun". Primele indicii despre această poveste le-am găsit mai târziu la Arhivele Naţionale, în urma pontului primit de la un funcţionar. Apoi am cercetat în arhivele de la „Baltimore Sun" şi am stat de vorbă cu diverşi redactori şi fotografi. Cercetările s-au extins în California şi Canada. Cel mai mare geniu american de la fraţii Wright încoace îşi schimba permanent domiciliul, deplasându-se într-un camion. Îşi însuşea mereu nume noi, ţinându-şi ascunsă identitatea reală. Din punct de vedere fizic era încă în formă, cu mintea limpede, iar ochii mai aveau acea privire clară când vorbea despre subiectele sale favorite. Asta a fost în 1976. E puţin probabil să mai fie în viaţă şi azi.

De fapt, povestea de-abia acum începe."

„Scuză-mă că te întrerup din nou, John, dar ţi-a expirat timpul." După ultimele sale cuvinte, curiozitatea îmi crescuse considerabil şi voiam să ştiu dacă mai avea multe de povestit.

„Acesta nu este nici măcar începutul la ceea ce de fapt am să vă spun. Ne mai trebuie cel puţin şase sau şapte ore", îmi explică el cu o faţă îngrijorată.

Acum depindea de mine să găsesc o soluţie la problema timpului. „Văd că suntem în impas. Ei bine, m-am mai gândit şi aş vrea să-ţi fac o propunere. Ce-ai spune dacă m-ai însoţi în călătorie? Am avea timp suficient să vorbim, asta în cazul în care nu ai alte obligaţii în această seară."

Faţa i s-a luminat: „N-am nimic planificat. Sincer să fiu, am sperat în secret că-mi veţi face această ofertă. Cum rămâne cu înnoptatul?"

„Nici o problemă, stăm la un prieten şi mâine dimineaţă venim înapoi. Nu ai nevoie nici de bagaj, deoarece ne va pune la dispoziţie un pat şi toate cele trebuincioase. Dacă eşti de acord, putem pleca chiar acum."

John a încuviinţat şi, după ce ne-am luat valijoarele şi i-am spus la revedere lui Peter, ne-am suit în maşină şi am plecat. Am ieşit repede din centrul oraşului, rugându-mi invitatul să-şi continue povestea palpitantă.

Capitolul 4
SUA îşi pregătesc avioanele circulare pentru o posibilă intervenţie în război

„Înaintea celui de-al Doilea Război Mondial, explică John, ascensiunea regimurilor militare din Japonia, Italia şi Germania a oferit democraţiilor motiv de îngrijorare, dar politica de război a Marii Britanii şi a Statelor Unite nu fusese încă stabilită. Franţa construia linia Maginot. Anglia a preferat să întreţină compromisul cu Germania prin politica sa de „Appeasement", iar unii americani proeminenţi s-au hotărât să ţină Statele Unite departe de acest conflict. Dar indiferent de calea aleasă de democraţii pentru a se opune dictaturilor, naţional-socialiştii de sub Hitler au trimis tot mai mulţi agenţi şi servicii de spionaj în străinătate.

În anul 1936, în Statele Unite funcţiona deja o reţea eficientă de agenturi. Realizarea ei a fost foarte uşoară, agenţii germani putându-şi desfăşura activitatea fără să provoace suspiciuni prea mari. Ei au recrutat noi membri din organizaţii cum ar fi „Deutscher Bund" sau simpatizanţi din cercurile germano-americane care erau fascinaţi de ideologia naţional-socialistă. Totuşi, deşi în grupurile de origine germană existau simpatizanţi, cea mai mare parte a imigranţilor germani aveau o repulsie faţă de ideologia naţional-socialistă. Printre ei se aflau şi germano-americani care nu numai că detestau naţional-socialismul, dar luptau activ împotriva acestuia, lucru confirmat mai târziu în documente ale serviciilor secrete.

Unii ofiţeri americani din cadrul armatei şi al aviaţiei militare, foarte bine informaţi despre aceste activităţi de spionaj, au stat de vorbă în 1936 cu Caldwell şi au înţeles foarte repede că acest tânăr era pe punctul de a produce una dintre cele mai mari minuni din istoria zborului american. Cu toate că primul avion cu rotor, „Glen Burnie", acţionat de un motor de avion convenţional, a reuşit să zboare cu mai puţin de o sută şaizeci de kilometri pe oră, construcţia aparatului era total diferită de tot ceea ce realizase omul vreodată. Cârma, care era cam greoaie, dar necesară, îl făcea adeseori incontrolabil în raport cu curenţii frontali de aer. Cu toate că aparatul necesita o distanţă mică pentru a decola, se putea de acum observa că avea un potenţial de viteză şi manevrabilitate care într-o zi ar face posibil să se ajungă la stele, dacă ar fi perfecţionat corespunzător.

Când Statele Unite au efectuat o analiză critică a capacităţilor de deplasare pe calea aerului, a trebuit să constate că pe plan mondial se ajunsese la breşe ştiinţifice în dezvoltarea armelor destructive, în timp ce de la sfârşitul războiului Washingtonul făcuse doar câţiva paşi nesemnificativi în această tehnologie. Dar folosirea avioanelor ca arme efective de război a rămas necunoscută experţilor americani din armata terestră şi din aviaţia militară până când le-au parvenit raporturile despre distrugerea oraşelor spaniole de către bombardierele germane şi sprijinul aerian dat de trupele italiene la cucerirea Etiopiei. Deoarece cu timpul s-a observat clar amploarea importanţei strategice a avioanelor, s-a schimbat atitudinea în ceea ce priveşte avionul cu rotor al lui Caldwell, faţă de care au apărut griji privind o posibilă activitate de spionaj, în special din partea Germaniei. Guvernul a ordonat ca programul lui Caldwell să fie mutat într-un loc unde să fie în siguranţă de spionii germani.

Noua fabrică, funcţionând sub directa supraveghere a lui Caldwell, se afla la aerodromul „Wright Patterson", în afara localităţii Dayton din Ohio. Caldwell şi-a reînceput activitatea în decembrie 1936, în colţul hangarului numărul 2, prima măsură fiind construcţia unui atelier, realizată cu ajutorul unui maşinist şi al unui sudor. Inventatorul a primit un nou nume, pe care pe parcursul următorilor ani îl va mai schimba de două ori. I s-a pus la dispoziţie şi o secretară pentru a-i bate la maşină rapoartele ce constituiau baza comunicării cu armata şi cu aviaţia militară. Atât el, cât şi soţia lui Olivia erau în permanenţă păziţi de serviciile secrete. Copiii lor, un băiat şi o fată, se plângeau mereu că erau în permanenţă urmăriţi şi că prietenii şi familiile lor erau supuşi investigaţiilor. Nu se puteau gândi la o viaţă particulară.

Sub supravegherea lui Caldwell, în 1936 a început construcţia unui nou aparat cu anumite modificări tehnice. Conform planurilor trebuia să aibă un diametru de aproape unsprezece metri, urmând să poată transporta şase oameni. Se dorea folosirea celor mai uşoare componente disponibile atunci. Structura consta din plăci subţiri de oţel amplasate în jurul unei cabine centrale de pilotaj. La început s-a intenţionat să se folosească placaj lăcuit, dar apoi s-a optat pentru un strat acoperitor din bumbac, care a fost folosit pentru primele modele. Apoi s-a trecut la aluminiul descoperit de Dr. Bolton

B. Smith de la Massachusetts Institute of Technology. S-a renunţat şi la acest strat când s-a descoperit că avea o rezistenţă scăzută la căldură, ceea ce făcea ca aparatul să nu poată zbura cu o viteză mare. În fine, s-a ajuns la concluzia ca pentru stratul exterior să se utilizeze un oţel subţire ca hârtia, neoxidabil, în timp ce pe stratul interior, alcătuit din aluminiu, era lipit un strat intermediar din duraluminiu. Această metodă a ajuns o practică standard pentru toate avioanele cu formă rotundă, până când extratereştrii aveau să trimită formula perfectă pentru aparatele americane.

Caldwell şi-a sacrificat tot timpul în slujba proiectului său. Fiecare minut liber şi-l petrecea gândindu-se cum să-şi îmbunătăţească avionul. Într-o noapte, când lucra acasă sub o strictă supraveghere, la uşa biroului său s-au auzit brusc nişte ciocănituri. Câinele, care stătea în faţa uşii, nu s-a mişcat din loc. Când a deschis uşa, inventatorul a văzut un om foarte înalt, îmbrăcat într-un costum argintiu şi cu cizme, care l-a salutat întinzându-i mâna. Animalul, un ciobănesc german, se uită la străin şi dădu din coadă. Caldwell şi-a rugat vizitatorul să ia loc la biroul său. Deoarece nu era sigur pe cine avea în faţa ochilor, a acoperit repede cu o carte diagrama la care lucra. Străinul spuse: „Nu vă faceţi griji pentru planurile de sub carte. Problema pe care o aveţi este propulsia. Nu este vorba despre o problemă cu planurile, ci mai degrabă de una de matematică."

Apoi străinul îi înmână un dosar cu şapte foi, printre care şi schema unui carburator şi formula pentru un nou combustibil. Caldwell îi oferi noului său prieten o ceaşcă cu cafea şi au vorbit un sfert de oră, străinul explicându-i cum putea depăşi greutăţile pe care le întâmpina cu noul său avion rotund. După ce extraterestrul şi-a luat rămas bun, Caldwell a privit cu atenţie planurile observând o formulă cu şapte componente; mai târziu, a adăugat această substanţă kerosenului pentru propulsia cu reacţie ce tocmai fusese testată. Randamentul s-a îmbunătăţit incredibil. Până atunci nu existase necesitatea unui amestec exploziv, deoarece o combinaţie simplă de plumb şi benzină era suficientă pentru a pune în funcţiune motorul cu piston.

Spre uşurarea serviciului de securitate, spionajul german a pierdut urma lui Caldwell şi a aparatului său minunat la sfârşitul anului 1936. În noua clădire de la „Wright Patterson" colaboratorii

lui Caldwell puteau veni şi pleca când voiau. Prezenţa lor în Dayton nu putea însă rămâne prea mult timp neobservată. Agenţii germani îi căutau prin toată ţara.

Între timp, un proiect mai vechi de-al lui Caldwell, privind un sistem de propulsie cu reacţie, a fost terminat cu ajutorul universităţii Northwestern şi al extratereştrilor. Descoperirea sa era o îmbunătăţire a unui model conceput anterior în Franţa. De acum se dorea înlocuirea motorului convenţional al avionului cu noul motor cu reacţie.

Anvergura proiectului s-a mărit atunci când s-au descoperit posibilităţile strategice ale aparatului. În ianuarie 1937, universitatea Northwestern a pus la dispoziţie fizicieni pentru lucrările de laborator ţinând de planificare, aspectele metalurgice şi chimice. Munca în hangarul numărul doi de la „Wright Patterson" a început cu o echipă de zece oameni, dar personalul a crescut în continuu. S-a organizat un consiliu de administraţie care era format din comandantul bazei militare, alţi doi ofiţeri şi însuşi Caldwell.

Caldwell a scăpat cu viaţă de câteva ori în cursul testelor cu noul aparat. De aceea au fost aduşi doi piloţi de încercare de la Kelly Field, Texas, care au preluat aceste zboruri. Denumirea de „avion cu rotor" a fost acum înlocuită cu cea de „avion circular" şi în documentele oficiale acest proiect nu s-a mai numit proiectul „Long Island". Acum era codificat drept „Jefferson" şi se afla la cel mai înalt grad de securitate. Noul personal era ţinut sub observaţie douăzeci şi patru de ore pe zi, iar contactele sociale ale familiilor erau atent verificate.

Din păcate, această sporire a vigilenţei a venit prea târziu. Agenţii germani descoperiseră între timp unde se afla Caldwell, astfel că au trimis un mesaj la ataşatul lor militar şi au conceput un plan pentru a putea pune mâna pe proiectul „Jefferson" fără ca serviciul de securitate să-i împiedice.

În primăvara lui 1938, proiectul Jefferson ocupa cea mai mare suprafaţă a hangarului numărul doi, cât şi a unui hangar alăturat. Existau o sută de angajaţi autorizaţi, care lucrau sub conducerea unui consiliu de administraţie lărgit de zece persoane. Primeau salarii imense şi se întâlneau regulat într-un bar exclusivist din centrul oraşului Dayton, unde se serveau cele mai bune şi cele mai scumpe băuturi. Pentru doritorii de jocuri de noroc exista o cameră specială în spate. Oamenii erau făcuţi să parieze cât mai mult posibil.

În acest timp, poliţia, presa şi aviaţia militară au primit rapoarte despre obiecte zburătoare neidentificate care zburau cu o viteză incredibil de mare. În anul 1938, recordul de viteză la avioanele circulare propulsate de elice era de cinci sute de kilometri pe oră. Se spunea că aceste aparate emiteau o lumină strălucitoare; de fapt, se manifesta fenomenul de reflexie, deoarece suprafaţa era aproape total neabsorbantă. Ea oglindea lumina soarelui sau a lunii aşa de puternic, încât forma avionului de abia se mai putea recunoaşte. Avioanele decolau şi aterizau pe aerodromul „Wright Patterson", de obicei în cursul nopţii.

Nemţii aveau acum concurenţă în activitatea lor de spionaj. Japonezii erau la fel de interesaţi de noul aparat ca şi ei. Al Doilea Război Mondial bătea la uşă şi spionii militari lucrau de zor peste tot în lume.

Dacă observatorii fascinaţi din rândurile populaţiei americane ar fi ştiut adevărul, atunci ar fi ştiut că aceste aparate nu erau OZN-uri, ci de origine americană. Era vorba de fapt despre o versiune complet nouă a primului avion cu rotor al lui Caldwell. Aparatele erau rotunde şi aveau un diametru de aproximativ unsprezece metri, cu o cabină în partea central-superioară. Propulsia era acum acţionată cu kerosen printr-un sistem cu reacţie cu ajutorul căruia avionul atingea o viteză maximă de o mie de kilometri pe oră. Duzele aspirau aerul în camerele lor, îl încălzeau şi-l distribuiau printr-un sistem de conducte. Astfel, aparatul ajungea la capacitatea de manevrare despre care au vorbit observatorii. Zece din aceste maşinării minunate au fost ascunse în septembrie 1938, timp de doi ani, în hangarul bazei militare, după ce Caldwell a zburat cu primul său aparat de zbor cei şaptezeci de kilometri până la Washington. 12 septembrie a fost o zi deosebită. Caldwell se afla personal la comanda unuia dintre aparate, scoţându-l din hangar. După ce personalul de întreţinere a realizat o ultimă inspecţie, s-a ridicat de la sol, la primele ore ale dimineţii. Dispozitivul s-a ridicat cu greu, dar când a ajuns sus şi-a putut păstra altitudinea.

Avioanele circulare au urcat într-o formaţie înclinată pe cerul întunecat. Două ore mai târziu se lumina de ziuă deasupra Washingtonului şi un grup de curioşi a observat un obiect ciudat care plutea deasupra Casei Albe. Stătea pe loc şi emana o strălucire ciudată. Apariţia avionului circular deasupra sediului oficial al

preşedintelui constituia un salut adresat şefului statului american, preşedintele Franklin Delano Roosevelt, de către Jonathan E. Caldwell, de către corpul de armată şi aviaţia militară, care l-au ajutat să construiască primul avion american funcţional cu formă circulară.

Nu numai preşedintele american şi statul său major au observat avionul, ci şi ataşatul militar german. După zborul inaugural din 1938, ambasadele străine din SUA, în special cea germană, au manifestat un interes şi mai accentuat faţă de acest avion deosebit. Germanii erau foarte hotărâţi să pună mâna pe planurile acestei nemaipomenite descoperiri americane, pentru a putea să le compare cu propriile lor cercetări sau eventual să le folosească.

Fix la o lună după acest zbor spectaculos deasupra Washingtonului, FBI-ul a efectuat o razie într-un bar din centrul oraşului Dayton. Se dusese zvonul că unor jucători li se ştergeau datoriile dacă dădeau informaţii despre munca din hangarele doi şi trei de la baza „Wright Patterson". S-a aflat repede că barul era deţinut de germani, care-l foloseau pentru aflarea de informaţii despre avioanele circulare. Doi oameni de la FBI, care s-au dat drept tehnicieni, au făcut voit datorii în sala de jocuri a barului. Spionii au fost ridicaţi şi mai târziu eliminaţi. Această încercare a nemţilor de a ajunge la planurile modificate ale avionului revoluţionar a eşuat, iar serviciile secrete americane au învăţat o lecţie importantă. Din acel moment s-a interzis orice menţionare publică a avionului. De asemenea, s-a cerut ca fabrica să fie din nou mutată, şi asta în cel mai scurt timp. Guvernul şi militarii nu mai voiau incidente neplăcute.

Ministrul de război i-a scris lui Caldwell că trebuie să fie pregătit pentru mutare în toamna lui 1938. S-au dat indicaţii ca aparatele şi echipamentul să fie dezmembrate şi introduse în cutii, urmând a fi încărcate într-un tren ce avea să sosească la „Wright Patterson" la o oră anume. Apoi, Caldwell, împreună cu soţia şi copiii săi, s-au urcat în tren. Lucrurile lor personale au fost şi ele împachetate împreună cu maşina şi depozitate într-un vagon de marfă. Vehiculul primise numele de cod „trenul special XI", deoarece avea aceeaşi prioritate ca şi trenul preşedintelui Statelor Unite, asta însemnând că toate trenurile trebuiau să aştepte trecerea lui. În anumite locuri erau postaţi şi soldaţi înarmaţi.

Pe 2 octombrie 1938, hangarele doi şi trei de la baza militară „Wright Patterson" au fost definitiv închise şi părăsite. Pentru continuarea muncii la avionul circular fusese ales un oraş de garnizoană aflat în New Mexico, în vecinătatea frontierei. Într-o

cazarmă de lângă Los Alamos s-a ridicat din pământ, în mare grabă, un nou complex. S-au montat şine de tren şi s-au construit locuinţe pentru colaboratorii care trebuiau să sosească în curând. Când a trecut prin Los Alamos, „trenul special XI" a mers pe şine noi. Escadroane de cavalerie supravegheau noile şine şi, în timp ce intrau în gară, Caldwell şi însoţitorii săi au văzut că tot trenul era păzit de un regiment de soldaţi. După ce au coborât toţi şi vagoanele au fost descărcate, garnitura a fost închisă în hangare şi umplută cu gaz cianic, asta în cazul în care apucase să se ascundă vreun spion. Aşa de stricte au fost pregătirile de securitate pentru mutarea grupului lui Caldwell. Noul cartier general era total izolat, chiar şi în ceea ce priveşte petrecerea timpului liber. Securitatea totală era asigurată de garduri cu sârmă ghimpată şi electrificate. S-au luat măsuri de securitate puternice pentru a împiedica eventualitatea ca persoane neavenite din afară să poată trece de străji. Fiecare camion şi fiecare vehicul care părăsea baza erau bine percheziţionate şi, în caz de nevoie, dezmembrate complet. Pentru locuitorii complexului existau tot felul de avantaje: săli de clasă sau ore particulare, biblioteci, biserică, cinematograf, restaurante, magazine universale sau alimentare. Orice contact cu lumea din afară era strict interzis, şi toate scrisorile primite sau expediate erau cenzurate; se ascultau chiar şi convorbirile telefonice. Colaboratorii proiectului „Jefferson" erau practic prizonieri, iar Caldwell şi familia sa erau urmăriţi pas cu pas de serviciile secrete.

În anul 1940, în orăşelul apropiat de Los Alamos s-au stabilit câţiva comercianţi care aveau grijă de nevoile personalului din zona vecină. Acesta lucra febril la o flotă de avioane circulare ce ar fi urmat să fie introduse în luptă în cazul în care America ar fi intrat în războiul european izbucnit în septembrie 1939. Pe lângă negustorii care se ocupau de aprovizionarea cu alimente a populaţiei, în zonă s-a mai instalat şi o altă categorie de persoane. Erau germani şi japonezi care încercau din toate puterile să obţină informaţii despre activităţile ce aveau loc acolo; înarmaţi cu binocluri şi aparate de fotografiat, aceştia căutau pe cerul senin orice fenomene neobişnuite create de oameni.

Populaţia americană nu ştia nimic din toate acestea, dar toate eforturile industriale şi ştiinţifice ale statului, îndreptate inclusiv asupra proiectului Manhattan, căpătaseră o importanţă mult sporită faţă de munca la proiectul Jefferson.

În anul 1941, Statele Unite au trebuit să trăiască o a doua traumă. Bombardiere japoneze au fost văzute pe deasupra continentului american. Exista temerea că şantierele de lângă Los Alamos unde se construiau avioanele circulare vor fi bombardate. Trei bombe căzuseră deja deasupra Carolinei de Nord. Câţiva zilieri japonezi din Hawaii au fost găsiţi vinovaţi de spionaj, întrucât ghidaseră bombardierele spre amplasamentele militare din Pearl Harbour. Oficialităţile se întrebau acum dacă şi bazele din Los Alamos erau periclitate şi dacă în zonă existau spioni japonezi. Însă paza militară din jurul localităţii Los Alamos era foarte severă, personalul serviciilor secrete ţinând sub supraveghere până şi localurile preferate ale soldaţilor. O dată, şapte soldaţi au intrat într-un bar interzis lor. După ce au băut primele pahare, doi dintre ei au început să se laude chelnăriţei cu munca lor importantă şi secretă. În câteva minute, grupa a fost prinsă de poliţia militară şi dusă la bază. Toţi soldaţii care avea permisie au fost rechemaţi. Nu mai târziu de a doua zi după-amiază au fost judecaţi de un tribunal militar şi condamnaţi. După ce şi-au săpat propria groapă în faţa întregului regiment, s-a constituit un pluton de execuţie, format din doisprezece soldaţi, cei doi găsindu-şi sfârşitul pe loc. Aşa de severe erau măsurile de securitate, şi acestea nu s-au modificat nici până în zilele noastre.

La scurt timp după atacul din decembrie 1941 asupra bazei de la Pearl Harbour, au dispărut brusc toate persoanele din complexul Los Alamos. Nu s-au mai văzut nici personalităţi de rang înalt, nici vizitatori, şi nu s-au mai făcut nici un fel de comenzi la negustorii locali. Chiar şi spionii străini au dispărut.

Într-o seară de iarnă, pe la sfârşitul lui decembrie 1941, în înaltul cerului din Los Alamos, în întuneric, au dispărut o flotă de şase avioane circulare împreună cu echipajul antrenat şi cu aproximativ peste şaizeci de oameni. După toate aparenţele, se renunţase la marele proiect american al avionului circular.

Nu s-a mai auzit niciodată de el. La sfârşitul anului 1941, SUA se aflau în conflict militar cu forţele Axei, Germania şi Italia, declarând război şi Japoniei. Au putut fi observate avioane inamice deasupra San Francisco-ului. Războiul aerian era periculos de aproape. În ceea ce priveşte producţia de avioane, s-a aflat public, prin gura preşedintelui comitetului naţional de apărare, William B. Knudsen: „Statele Unite îşi vor dubla în curând producţia lunară

de nouă sute de avioane de luptă şi bombardiere." În ceea ce priveşte noul avion de luptă, este vorba despre un avion convenţional cu aripi fixe în formă de cruce, P-40, care zbura cu cinci sute de kilometri pe oră deasupra aeroportului din Buffalo. Oare cele şase avioane circulare, care se spune că zburau cu o viteză de o mie de kilometri pe oră, nu erau încă destul de bune? Sau poate au fost catalogate ca arme secrete şi ţinute în rezervă până când America intra cu toată forţa în război şi l-ar fi îngenuncheat pe Adolf Hitler într-o zi?"

Tocmai lăsaserăm în urmă Fulda, pe o ploaie torenţială, când l-am întrerupt din nou pe John: „Da, dar mă îndoiesc că americanii au construit la acea dată şase astfel de avioane. Aceasta ar fi prima oară când ar face ceva singuri. În majoritatea cazurilor americanii erau aceia care furau de la alţii, în special tehnică din Germania. Chiar şi bomba atomică, pe care iniţial au vrut s-o lanseze deasupra Germaniei dar n-au mai putut, deoarece Germania capitulase deja, a fost furată de la tehnicienii germani", am replicat cam neîncrezător.

„Bine, spuse John, eu am dat nişte cifre pe care le-am găsit ca atare în documente sau mi-au fost oferite de către interlocutorii mei. E foarte posibil ca datele să fi fost periate de către serviciul nostru secret pentru ca progresele americanilor să pară superioare celor germane. Nu ştiu. Acestea sunt informaţiile, aşa cum le-am găsit eu. Dar nu cred că trebuie să ţinem cu orice preţ la cifre."

„Mda, cred asta. Pe atunci germanii construiseră deja farfurii care, folosind motoare cu magneţi şi nu cu reacţie, ajungeau la o viteză triplă faţă de cea de care erau în stare avioanele circulare. Dar e totuna. Spune mai departe, sunt tare curios cum se continuă povestea", am spus repede.

„Nu vă oboseşte ca pe ploaia asta să mă mai şi ascultaţi?" mă întrebă John îngrijorat.

„Nu, nu, e OK. Sunt obişnuit cu astfel de călătorii. Conduc anual între şaptezeci-optzeci de mii de kilometri, astfel că am deja o anumită rutină. Te rog, continuă cu relatarea. Apropo, mă poţi tutui liniştit, acum că tot călătorim împreună prin Germania."

„Mulţumesc mult, răspunse John, o s-o fac cu plăcere. Ştiu că în Germania oamenii sunt mai rezervaţi când vine vorba să se tutuiască decât la noi, în State." Ne-am dat scurt mâna şi am ascultat mai departe, plin de interes, ce avea de spus.

Capitolul 5
Statele Unite ale Americii primesc sprijin extraterestru

„La începutul celui de-al Doilea Război Mondial", a continuat John, serviciile secrete ale Aliaţilor au presupus că şi nemţii şi-au construit un avion circular. Dar nu se ştia dacă au produs zece sau o mie de avioane şi când şi unde vor fi fost introduse în luptă. Cum se pornea de la ipotezele cele mai sumbre, Statele Unite s-au pregătit să le înfrunte demarând o producţie proprie de avioane circulare, pentru a preîntâmpina pericolul.

Progresul extraordinar reprezentat de descoperirea aerodinamică a lui Caldwell fusese recunoscut de autorităţi încă din 1938. Preşedintele Roosevelt îi trimisese primului ministru canadian Mackenzie King planurile secrete de construcţie, astfel încât şi Canada dispunea acum de avioanele circulare. Pentru păstrarea secretului şi având în vedere posibilitatea ca în scurt timp să izbucnească războiul cu Germania, şantierele din Los Alamos au fost mutate într-o vale ascunsă de pe coasta de nord-vest a Statelor Unite. Tuturor persoanelor care nu aveau vreo tangenţă cu proiectul li s-a interzis accesul. Cu o suprafaţă de cinci sute de kilometri pătraţi, valea era total izolată şi nu existau căi de acces, astfel încât o intrare neautorizată era practic imposibilă. Aici totul se concentra exclusiv asupra construcţiei de avioane circulare. Preşedintele Roosevelt a avut o asemenea intuiţie, încât proiectul a primit prioritate totală. În 1938, în această vale izolată au venit sute de muncitori şi ingineri. Până în 1940 s-au construit şosele şi un tunel feroviar lung de aproximativ cinci kilometri, cu două linii, prin dinamitarea stâncii muntelui. Nici un trecător nu-şi putea explica această activitate intensă. În vale au fost tăiaţi pomi şi s-au construit străzi şi piste de aterizare, precum şi oraşe şi terenuri pentru fabrici. Construcţia pentru primul loc de producţie a avioanelor circulare înainta rapid.

La 30 ianuarie 1942 a sosit grupul lui Caldwell din Los Alamos, care de acum se instala la cel de-al treilea cartier general. Astfel, serviciile secrete străine au pierdut o altă sursă importantă de informaţii.

Doi importanţi oameni de ştiinţă americani, John S. Pershag, coordonator al planurilor de construcţie, şi John B. Meyers, răspunzător de aparatură, au fost repartizaţi echipei lui Caldwell;

la fel şi John B. Adams, despre care nu am găsit detalii în documente. O altă echipă internaţională a preluat anumite lucrări speciale. În cadrul acesteia activa şi colonelul englez Charles Hadden din Anglia, care servise la Londra în aviaţia militară engleză şi, de asemenea, predase fizica la o universitate din Anglia. Un american de origine germană lucra şi el în echipă. Numele său era Felix S. Essen. Din Canada a venit Steward L. McLane, o rudă a primului ministru Mackenzie King. McLane preda matematici superioare la universitatea din Ottawa. Membrii echipei de ingineri au construit mai întâi modele, cărora le-au testat capacitatea de încărcare în tunelul aerodinamic, simultan lucrând şi la un nou combustibil pentru motorul cu reacţie. Preşedintele Roosevelt a vrut ca nişte savanţi ruşi să participe la proiect, dar acest lucru a fost respins cu hotărâre de către şefii statului-major. De aceea, au fost trimişi în SUA consilieri ruşi, dar ei nu au primit accesul la situl proiectului de pe coasta de nord-vest. Au fost angajaţi muncitori noi, astfel că proiectul lui Caldwell, care începuse într-un hangar gol din Maryland, ajunsese practic un stat în stat. Măsurile de securitate drastice apărau cea mai mare descoperire a Statelor Unite şi fiecare avion care intra în spaţiul aerian închis era doborât sau era condus de avioanele de vânătoare pe un aeroport în afara văii, în cazul în care explicaţiile pilotului nu convingeau autorităţile. Se dorea o siguranţă de sută la sută ca aceste planuri să nu fie furate de una din puterile străine.

Dar nemţii au fost subapreciaţi. Câteva luni mai târziu, serviciile secrete au trebuit să recunoască faptul că până la urmă aceştia reuşiseră să obţină planurile originale şi desenele lui Caldwell. Cum s-a ajuns la asta, nu ştiu. Într-un document, pe care l-am putut vedea, se menţiona doar că a existat o scurgere de informaţii.

În 1943, Caldwell primeşte nişte informaţii despre stadiul de dezvoltare al farfuriilor zburătoare germane, având astfel posibilitatea să-şi ia revanşa. La cartierul general al serviciilor secrete aliate se ştia că trei dintre cei mai buni savanţi germani, foarte capabili în domeniile metalurgiei, chimiei şi matematicii, voiau să fugă din ţară. De asemenea, aceşti oameni de ştiinţă aveau multe cunoştinţe de electronică, disciplină abia apărută, astfel că erau de o valoare inestimabilă pentru programul spaţial al Aliaţilor. Cei trei germani au fost transportaţi pe coasta de nord-vest a SUA, direct

în inima producţiei americane de avioane circulare. În lunile următoare, unul dintre germani a avut o contribuţie imensă la perfecţionarea mecanismului electronic de transmisie al aparatului. Altul a contribuit la îmbunătăţirea sistemului de pornire, care până atunci fusese cam lent, iar al treilea şi-a folosit capacităţile în domeniul matematicii şi metalurgiei pentru a construi un nou saşiu. După război au fost aduse în SUA şi familiile cercetătorilor germani, împreună cu alţi o sută optzeci şi trei de tehnicieni germani specialişti în avioanele circulare, care au fost recrutaţi mai târziu. Mulţi dintre ei trăiesc astăzi în California.

Până la mijlocul lui mai 1941, în toată America de Nord s-au constituit birouri de plasare, în oraşe ca San Francisco şi Detroit, prin intermediul cărora erau căutaţi oameni cu capacităţi speciale. Se aveau în vedere mai ales burlaci, care erau convinşi să se mute în nord-vestul Pacificului, unde ar fi lucrat în condiţii ideale într-un oraş nou. La alegerea oamenilor s-a ţinut seama în mod deosebit de stabilitate şi seriozitate. Încă înainte de sfârşitul anului existau la dispoziţie destui muncitori calificaţi pentru a putea începe producţia de avioane circulare. Când Statele Unite au intrat în război, în decembrie 1941, producţia a fost grăbită, iar fabrica ajunsese Detroit-ul nord-vestului.

La recomandările aviaţiei militare americane, planificatorii lui Caldwell s-au decis să construiască un avion nou cu o lungime de treizeci şi trei de metri; aparatul trebuia să fie dotat cu o armă cu laser performantă şi să aibă o autonomie mare – douăzeci de ore sau patruzeci de mii de kilometri. Astfel, putea să zboare până în Germania şi înapoi sau, în caz de nevoie, să facă o dată înconjurul lumii. Noul model cu reacţie putea zbura sub orice vreme şi aceasta cu o viteză de o mie de kilometri pe oră, ieşind din raza celor mai bune tunuri antiaeriene nemţeşti.

Mai trebuia însă să cunoască tehnicile noi. La scurt timp după sosirea cercetătorilor germani au sosit, ca la comandă, o mulţime de muncitori calificaţi care, în urma cererilor depuse în diferite oraşe mari americane, au fost angajaţi. Aceşti oameni vorbeau toţi engleza cu un accent ciudat, neidentificabil. S-a putut observa că atunci când erau singuri vorbeau într-o limbă pe care nimeni nu o cunoştea. Personalul de angajare considera că există cel puţin patruzeci şi cinci din aceşti străini ciudaţi. S-a remarcat că se vizitau

doar între ei. În ceea ce priveşte munca, erau aşa de buni, ca şi cum ar fi fost special calificaţi pentru ceea ce făceau şi ar fi avut o veche experienţă în domeniu. De asemenea, făceau deseori propuneri folositoare pentru îmbunătăţirea producţiei sau a construcţiei.

Într-o discuţie din iunie 1942, Caldwell, care observase şi el aptitudinile nemaipomenite ale acestor colaboratori, a convocat o întrunire a conducerii întreprinderii. Existau deja zvonuri ciudate despre străinii apăruţi în rândurile personalului. „Domnii mei, a început Caldwell, oficialităţile din Washington mi-au comunicat că printre colaboratorii din fabrica noastră există nişte persoane care au un vocabular identic şi care vorbesc cu acelaşi accent. Am fost informat că toţi sunt absolvenţi ai unei şcoli centrale, interplanetare de predare a limbilor, care se află pe o altă planetă, şi anume pe Venus." Astfel, conducerea firmei a aflat că proiectul lor era ajutat de extratereştri. Nu se ştie dacă acest lucru a ajuns la urechile colaboratorilor pământeni.

Militarii au tras concluzia că scopul străinilor consta în a ajuta echipa lui Caldwell să construiască un avion circular superior, de o astfel de calitate şi într-un număr atât de mare de exemplare, încât victoria Aliaţilor să nu mai poată fi împiedicată. Era de datoria oficialităţilor civile să decidă mai târziu ce armă va fi folosită prima, bomba atomică – proiectul Manhattan – sau avionul circular – proiectul Jefferson. În cazul în care detonarea bombei atomice deasupra deşertului Nevada eşua, atunci cu siguranţă prima armă ofensivă ar fi fost o flotilă de avioane circulare.

Din păcate, militarii forţelor aliate nu au înţeles că vizitatorii nu voiau decât să-i ajute la construcţia avioanele lor circulare decât pentru ameliorarea gândirii tactice în spaţiul aerian, interzicând orice angajare a forţelor de luptă deasupra Germaniei sau Japoniei. Acest refuz al venusienilor în ceea ce priveşte utilizarea în luptă a avioanelor circulare a constituit pentru Aliaţi o dilemă morală pe parcursul întregului război. Dar şefii centrului de producţie aveau să se mai confrunte cu un şoc puternic.

În vara târzie a anului 1943, din înaltul cerului a apărut o navă spaţială ciudată care a aterizat într-un luminiş din apropierea biroului lui Caldwell. În timp ce oamenii se îngrămădeau să fugă, din navă a coborât un străin înalt, brunet, care avea o servietă neagră. „Doresc să vorbesc cu Jonathan Caldwell, spuse el. Îi aduc ceva de

care aveţi nevoie pentru îmbunătăţirea avionului dumneavoastră circular." După ce agitaţia s-a potolit, străinul a fost adus la Caldwell, căruia i s-a prezentat ca locuitor al capitalei planetei Venus. Acolo ar locui o rasă nouă înrudită cu omenirea pământeană. „Mulţi muncitori de pe Venus şi alţi locuitori ai universului vă ajută deja în munca dumneavoastră", urmă el, apoi deschise servieta şi scoase un aparat rotund, care cântărea mai puţin de două kilograme.

Străinul se întoarse către Caldwell: „V-am urmărit progresele de mai multe luni. Noi, adică sfatul sistemului nostru solar, am decis acum câtva timp să trimitem oameni calificaţi pentru a-i ajuta pe cei de aici. Ţelul ajutorului nostru constă în urgentarea planurilor dumneavoastră de producţie. N-o să vă indic acum motivele diverse ale ajutorului nostru. Este îndeajuns să spun că noi am înţeles întâmplările de pe Pământ mai mult decât vă puteţi dumneavoastră imagina. În ceea ce priveşte planurile şi construcţia de avioane circulare de către americani, nu am fost deloc dezamăgiţi. Aţi construit o flotă de avioane care necesită doar mici modificări sau tehnologii noi pentru ca dumneavoastră să fiţi în stare să cercetaţi spaţiul cosmic."

Străinul a fost întrerupt: „Doar n-aţi venit ca să ne felicitaţi pentru progresele făcute, nu-i aşa?" spuse Caldwell.

„Bineînţeles că nu," răspunse vizitatorul. „Am fost trimis ca să vă ajut. Dar mai întâi trebuie să-mi permiteţi să devin pentru câteva săptămâni membru al grupului dumneavoastră de conducere, în cazul în care nu aveţi nimic împotrivă. Ca să vă demonstrăm buna noastră credinţă, v-am adus un cadou deosebit de pe planeta mea de baştină." Apoi, ridicând aparatul în faţa ochilor asistenţei, l-a descris drept un motor antigravitaţional cu care se putea propulsa cel mai mare din noile avioane. „Acesta va înlocui minunatul dumneavoastră motor cu reacţie", spuse străinul. Unii din echipă de-abia îşi puteau ascunde zâmbetele. Toţi ştiau că un motor cu reacţie şi accesoriile sale cântăreau cel puţin cinci sute de kilograme. Unul se uită la aparatul din mâna străinului şi râse. Străinul a ignorat întreruperea şi a continuat: „Bineînţeles, acum credeţi că glumesc. Ca să vă dovedesc adevărul, voi monta acest motor pe unul dintre aparatele dumneavoastră. Putem s-o facem chiar azi, dacă nu aveţi nimic împotrivă. Şi apoi, dacă sunteţi de acord, voi sta destul timp pentru a vă arăta cum să vă modificaţi celelalte avioane şi utilajele pentru producţia viitoare."

Când motorul a fost dat din mână în mână, cineva spuse: „Arată ca o bucată dintr-un frigider sau de la o maşină de spălat." Străinul a zâmbit politicos. Caldwell ştia la ce se gândeau acum sfătuitorii lui: până la patruzeci de procente din energia produsă de un motor obişnuit vor fi folosite ca să deplaseze masa motorului, înainte ca aparatul să se pună în mişcare. A doua zi, la îndemnul lui Caldwell, motorul cel nou a fost montat provizoriu pe un avion circular, lăsându-se neatinsă duza. Circuitele electrice ale uriaşului motor cu reacţie au fost înlăturate, iar Caldwell însuşi a urcat în navă împreună cu pilotul şi alţi tehnicieni, omul de pe Venus preluând conducerea. Motorul a fost pornit şi oprit ca o jucărie, iar avionul se ridică fără nici un zgomot în aer. După câteva secunde, echipa se uita jos în vale de la mai multe sute de metri înălţime. Lui Caldwell nu-i venea să-şi creadă ochilor. Când avionul a aterizat, la câteva minute după încheierea testului, fiinţa de pe Venus a propus să fie atârnat de avion un tanc Sherman legat cu un cablu de oţel. Tancul avea câteva tone mai mult decât avionul. Cu toate acestea, încercarea a fost făcută. Privitorii au izbucnit în urale când avionul circular, cu motorul de două kilograme de pe Venus, s-a ridicat în aer împreună cu tancul de parcă acesta ar fi fost uşor ca o pană. Într-adevăr, tancul devenise foarte uşor. Extraterestrul se întoarse către echipaj şi spuse că poate fi la fel de uşor să ridici o clădire de birouri cu zece etaje. El explică că lanţul ce înfăşura tancul juca acum rolul unui electromagnet, învingând, asemenea avionului însuşi, forţa de atracţie a Pământului. Asta însemna că obiectul transportat, în cazul acesta tancul, devenea o parte integrantă a avionului.

Vizitatorul a prezentat în continuare planuri pentru alcătuirea motorului. La construcţia viitoare, propulsia pentru decolarea şi aterizarea pe verticală se vor efectua cu un motor antigravitaţional, zborul în plan orizontal fiind asigurat pe baza unor puncte precise de fluctuaţie magnetică dispuse pe marginea exterioară a aparatului. Toate manevrele de zbor orizontal şi vertical ar fi conduse de un computer. De acum înainte, energia electromagnetică a universului va propulsa avionul.

De asemenea, avionul circular n-ar mai necesita folosirea duzelor şi s-ar elibera o altă treime a spaţiului din interior, în locul rezervorului de combustibil putându-se amplasa bagaje sau încărcătură. Puterea enormă a noului motor dădea posibilitatea inginerilor să ranforseze carcasa cu materiale grele şi stabile.

Înainte de a se retrage, însă, străinul şi-a prezentat ultima surpriză. După un drum la nava lui spaţială, la întoarcere ţinea sub braţ ceva ce arăta ca o rolă de tapet de culoarea alamei, dar mult mai subţire. Pe parcursul zilelor următoare, echipa şi Caldwell au tot dezbătut cu privire la utilizarea acestui nou material. Era proaspăt scos dintr-un laminor de pe Venus, iar inginerii pământeni au aflat că primiseră destul din această substanţă subţire ca hârtia încât să poată îmbrăca cel puţin şase aparate. Un avion care tocmai fusese fabricat a fost pus deoparte şi omul, care încă mai susţinea că venea de pe Venus, a întins şi a tăiat materialul şi a acoperit câteva porţiuni libere. În acelaşi mod au fost acoperite alte şase avioane. Noul material va fi gata pentru zbor într-un an.

„Când veţi termina construcţia acestor şase avioane, în septembrie 1944, spuse extraterestrul, veţi putea să înconjuraţi Pământul într-o oră şi învelişurile vor rezista la această sarcină, fără să se supraîncălzească."

La sfârşitul lui 1944, în valea pe coasta de nord-vest existau aproximativ douăzeci de avioane circulare cu motoare noi. Specialiştii, care probabil veniseră de pe Venus, au dispărut cu timpul într-un mod necunoscut, după ce i-au instruit pe lucrătorii pământeni încât aceştia au devenit la fel de competenţi ca şi ei. În acea perioadă, avioanele Caldwell în versiune îmbunătăţită efectuau zilnic zboruri de antrenament în formaţie deasupra părţii de nord-vest a Pacificului.

Vitezele de cinci mii de kilometri pe oră făceau inutilă manşa de pilotaj. Vizitatorul extraterestru a lăsat şi planuri pentru o baterie nouă şi un tren de aterizare îmbunătăţit. Avionul putea acum să aterizeze repede de la mare înălţime, motorul fiind pur şi simplu comutat din starea de respingere în cea de atracţie magnetică. Aproape de pământ, motorul se cuplează automat pe respingere şi trepiedul de aterizare este scos automat. Echipajul a numit această tehnică „aterizare cu balonul", iar în jargonul piloţilor aşezarea navei pe sol şi oprirea motorului constituiau o „aterizare liniştită".

În ceea ce priveşte gravitaţia, trebuie să menţionăm că echipajul n-a simţit nimic din efectele acceleraţiei la căderea liberă sau la luarea în înălţime. La o astfel de aterizare corpul uman nu este supus forţelor gravitaţionale, deoarece devine practic o parte a avionului circular şi nu mai trebuie să înfrângă gravitaţia. Echipajul şi aparatul lui s-au folosit de puterile de atracţie şi respingere magnetică, utilizând această forţă, în loc să încerce să i se opună.

Dimensiunile reduse ale motorului şi spaţiul interior mărit făceau posibil ca în caz de nevoie să se dubleze echipajul. Cele mai multe modele noi au fost restrânse la un diametru de douăzeci de metri.

Într-o zi, în septembrie, extraterestrul l-a rugat pe Jonathan Caldwell să cheme comitetul de decizie şi pe alţi colaboratori importanţi. Dorea să-şi exprime aprecierea pentru avioanele ghidate prin radio cu care fuseseră testate posibilităţile aerodinamice ale viitoarelor modele mai mari. „Aţi făcut progrese mari în dezvoltarea avioanelor circulare. De aceea, ne-am gândit să vă ajutăm. Vă rog insistent să nu abuzaţi de sprijinul acordat."

Apoi le dezvălui o noutate senzaţională: „I-am anunţat pe conducătorii dumneavoastră că nu vrem ca aceste avioane să fie folosite în război. Să renunţaţi urgent la planurile de răzbunare." Aruncând o privire ofiţerului de legătură al aviaţiei militare, el continuă: „Cu toate că urăsc războiul, sunt încrezător că sfatul meu va fi urmat de conducătorii voştri militari, care nu vor folosi acest aparat ca pe o armă, ci ca pe un mijloc de apărare. Întregul sistem solar observă consternat acest tragic conflict mondial. Nu dorim să folosiţi această nouă descoperire pentru a vă nimici duşmanul de moment cu noua dumneavoastră instalaţie explozivă" – se referea la bomba atomică.

„V-am adus deja motoare noi, dar nu vă vom da formula pentru învelişul exterior. În lipsa acestei formule cu care să se împiedice supraîncălzirea suprafeţelor exterioare ale navei, trebuie riguros controlată viteza de ieşire şi intrare în atmosfera Pământului. Într-o zi, când va veni timpul, vă vom ajuta şi în această privinţă. Până atunci, trebuie să vă mulţumiţi cu ceea ce aveţi. Mai trebuie să vă spun că germanii sunt deja mai avansaţi cu farfuriile lor zburătoare. Acestea zboară deja de la mijlocul anilor treizeci cu o propulsie antigravitaţională, datorită nouă şi ajutorului altor grupe extraterestre, care au venit din afara acestui sistem solar. Germanii au efectuat deja zboruri spaţiale şi au vizitat alte planete, dovedindu-se a fi totuşi foarte iubitori de pace. Noi credem că nici americanii nu ne vor dezamăgi. Vă spun toate acestea ca să nu vă închipuiţi că sunteţi în avantaj datorită avionului circular. Pot să vă liniştesc că nemţii nu-şi vor folosi avansul tehnologic împotriva ţării dumneavoastră."

Apoi adăugă, aproape scuzându-se: „Pe planeta noastră şi în tot acest sistem solar războiul este interzis. Mai important decât

documentaţia tehnică, pe care v-am oferit-o cu acordul naţiunii noastre, este faptul că războaiele de pe Pământ trebuie să înceteze pentru totdeauna. Dacă pe Pământ nu vor mai exista războaie, atunci le vom arăta oamenilor cum îşi pot folosi propriile resurse materiale pentru a putea pătrunde în spaţiul cosmic."

Venusianul a rămas patru luni, dându-i mereu indicaţii generalului Caldwell asupra tehnicilor de producţie, pe care acesta le transmitea mai departe planificatorilor. Noua echipă funcţiona ireproşabil şi, pe măsură ce sfătuitorul din altă lume i-a ajutat pe oameni la construcţia avionului circular, împreună au creat o flotă cu aparate total noi.

Extraterestrul, care era numit simplu „Dl. Lewis" a plecat pe neaşteptate din baza militară. În timp ce străinul îşi lua la revedere de la nenumăraţii prieteni, pe cer apăru o navă spaţială care se îndreptă ca fulgerul spre pământ. Străinul urcă şi dispăru. Pe fotografia de grup care a fost făcută cu această ocazie, locul unde stătuse străinul era gol."

Acum îmi vin în minte, totuşi, unele neclarităţi care mi-au sărit în ochi la această poveste. „De ce extratereştrii au susţinut deopotrivă Germania şi SUA? Nu este ciudat?" l-am întrebat pe John.

„Nu neapărat", îmi spuse el. „Dacă doar o naţiune din cele două ar fi fost ajutată, atunci una din cele două mari puteri ale lumii s-ar fi aflat în avantaj. Acum există un echilibru. Deoarece performanţele îi aduseseră pe nemţi în avans faţă de alte naţiuni, s-a luat legătura cu Caldwell pentru a se realiza o contrabalansare. Astfel, nici o naţiune nu poate fi arogantă, deoarece cealaltă naţiune dispune de o tehnologie asemănătoare. Presupun că contrariile trebuie să se înfrăţească în cele din urmă în spaţiul cosmic, deoarece tocmai acolo, sub ochii atâtor atotputernici extratereştri, nu-şi vor mai putea face micul joc „de-a Pământul".

„Da, trebuie să recunosc că ar avea un sens. Mă voi mai gândi la asta încă o dată", am răspuns meditativ.

„Mai bine", îmi spuse John, „ascultă mai departe despre progresele făcute; apoi, multe întrebări se vor elucida de la sine."

„Continuă, te rog," am spus ceva mai încet, renunţând la comentariu. Deocamdată, se pare că eu sunt cel ce pare a fi nesigur.

Capitolul 6
Aliaţii sunt implicaţi în producţia avioanelor circulare

„1943 a marcat punctul de cotitură al celui de-al Doilea Război Mondial. La sfârşitul anului conflictul era încă în toi, iar Germania nu putea fi învinsă. Dar cu timpul au venit şi primele victorii ale Aliaţilor. Când America a intrat în război, germanii au trecut în defensivă în Africa de Nord, Italia şi Sicilia. Pe frontul de est seria victoriilor germane a luat sfârşit şi nemţii se retrăgeau tot mai mult.

În decembrie 1943, Dwight D. Eisenhower a fost numit comandantul suprem al trupelor aliate de pe frontul de vest. În aceeaşi lună, trei mii de avioane engleze şi americane au bombardat timp de o zi şi o noapte coasta franceză, în timp ce altă flotă de bombardiere a atacat Berlinul. Şapte luni mai târziu, duşmanul o lua la fugă, iar Parisul a capitulat.

Dominarea mărilor s-a dovedit decisivă şi pentru bătăliile de pe uscat. De aceea, Statele Unite au înarmat nave comerciale, trimiţându-le să aprovizioneze Anglia, Europa şi Rusia. Soarta s-a schimbat cu timpul în favoarea Aliaţilor, în ciuda marilor pierderi provocate de submarine. Anglia a rezistat până când imensul potenţial economic american a fost în fine folosit împotriva Germaniei.

În toamna anului 1943, deasupra Europei au apărut tot mai multe avioane circulare; era vorba de nave spaţiale germane, extraterestre şi câteva americane.

În ceea ce-i priveşte pe piloţii americani, aceştia erau instruiţi în Statele Unite într-o unitate tehnică de perfecţionare a zborului.

Generalul Caldwell era răspunzător pentru instruirea acestor piloţi şi supraveghea tot complexul de producţie. Un echipaj de aviaţie era format din şase persoane şi în fiecare avion circular se aflau, pe lângă personalul american, şi un englez şi un canadian. De asemenea mai existau câţiva australieni şi neozeelandezi, precum şi o mână de norvegieni.

Noile avioane circulare dispuneau acum de o siluetă netedă, aerodinamică, în timp ce clapele de închidere şi sistemul exterior de direcţie nu mai erau observabile. Se puteau efectua manevre complicate de zbor individual sau în formaţie.

Piloţii bombardierelor şi avioanelor de vânătoare care decolau în fiecare noapte spre continent de pe aerodromurile din Anglia şi

Scoţia au raportat apariţia unor lumini ce se deplasau cu viteză mare şi se comportau asemenea unor obiecte zburătoare extraterestre, dispărând şi ivindu-se pe neaşteptate. Potrivit declaraţiilor martorilor, toate aceste apariţii aveau ceva în comun: oricum ar fi strălucit aceste lumini, navele le puteau aprinde şi stinge după voie.

Că şi oamenii efectuau operaţiuni de supraveghere, ne-o arată foarte clar următorul exemplu.

În ultima săptămână a anului 1944, o flotă americană de avioane circulare şi-a făcut apariţia pe cer, îndreptându-se spre Germania. Ţintele dinainte stabilite erau unele oraşe germane importante. Roosevelt se opusese unei încercări a Aliaţilor şi a generalilor germani de a pune capăt războiului din vest, plan în care erau implicaţi Eisenhower, Patton şi von Rundstedt. Acum, avioanele circulare erau pe cale să încheie ostilităţile în sensul dorit de Roosevelt – prin totala nimicire a Germaniei. Înspăimântătoarele arme cu laser nu fuseseră încă montate pe aceste avioane, dar în compartimentele pentru proiectile se aflau noile bombe atomice.

Când avioanele au ajuns în spaţiul aerian german, unii piloţi au descoperit deodată pe cer un obiect zburător lung, în formă de trabuc. S-a ajuns la primele ţinte şi s-a dat ordinul de lansare. Nici unul dintre avioane n-a putut să-şi arunce bombele. Circuitele electrice care comandau lansarea s-au întrerupt brusc. Nici măcar aparatul de radiorecepţie nu mai funcţiona. În cele din urmă, escadrila a renunţat, întorcându-se în valea ascunsă de pe coasta nord-vestică a Pacificului. Acolo a aterizat fără probleme şi personalul a verificat imediat aparatele. Ca la comandă, diferitele instalaţii electrice s-au repus în funcţiune.

În înaltul cerului, avionul în formă de trabuc, cu dimensiunile sale gigantice, zbura către o ţintă necunoscută.

Un extraterestru – se pare, de pe Venus –, care-l vizitase pe Jonathan Caldwell prima oară în 1936, la „Wright Patterson", a apărut în acelaşi an în biroul preşedintelui Roosevelt făcându-i cunoscută existenţa lor. Acelaşi extraterestru i-a apărut din nou lui Roosevelt în anul 1943 şi i-a oferit unele informaţii despre avioanele circulare construite de Caldwell şi echipa sa, anunţându-l că venusienii ajutaseră decisiv la perfecţionarea lor. El i-a adus aminte lui Roosevelt că aparatele pot fi folosite în scop pozitiv sau negativ, prevenindu-l pe preşedinte să nu folosească această

tehnică în scopuri rele. E adevărat că Roosevelt şi-a amintit de aceste cuvinte ale extraterestrului atunci când a ordonat trimiterea avioanelor deasupra Germaniei, dar şi-a spus: „Să-i uităm pe extratereştri. Avem la dispoziţie avioanele circulare şi intenţionăm să le folosim."

La fel de important ca vorbele extraterestrului care l-a vizitat pe Roosevelt a fost şi avertismentul adresat de cercetătorii extratereştri către baza militară aeriană de pe coasta Pacificului. În 1943, când a părăsit baza, venusianul le-a spus lui Caldwell şi oamenilor lui: „Nu folosiţi aceste avioane pentru a vă nimici duşmanul, Germania! Veţi observa într-o zi că nici nu vă cunoaşteţi adevăratul inamic. Aceste avioane sunt gândite în primul rând pentru apărarea voastră."

„Nu pot decât să confirm această afirmaţie", am comentat scurt. „Între timp a devenit clar, din numeroasele publicaţii şi declaraţii din sferele politică şi economică, că în spatele guvernelor există şi o altă structură de putere, care guvernează de fapt evenimentele de pe Pământ."

„Da", adăugă John, de atunci lucrurile acestea au devenit cunoscute nu numai celor care cercetează OZN-urile şi politologilor, ci şi în cercurile spirituale şi ezoterice. Sunt numiţi Illuminati sau Insiders, aşa cum şi tu i-ai descris în cărţile tale. Dar ei nu controlau tot, chiar dacă aşa credeau. Mă voi mai referi la Illuminati. Militarii, despre care Illuminati credeau că îi au total la mâna lor, precum şi serviciile secrete, au cercuri de nivel foarte înalt care în caz de urgenţă se pot declara independente, la nevoie putând prelua conducerea unei ţări pe o perioadă mai lungă."

Am tăcut pentru moment, meditând la informaţiile privind sprijinul acordat americanilor de către extratereştri. Sunt totuşi foarte sceptic. „Dacă ceea ce tocmai mi-ai povestit e adevărat, atunci va trebui să-mi mai cizelez şi eu concepţia asupra lumii. Până acum am considerat că americanii au un nivel cultural prea primitiv ca să-i intereseze pe extratereştri. Nu este o jignire, dar aceasta a fost până acum părerea mea personală. Vreau să cred, dar sincer să fiu mi-e foarte greu. Poţi să dai mai multă greutate informaţiilor pe care tocmai mi le-ai oferit indicându-mi sursele?"

„Ei bine, replică John criticii mele, documentele secrete despre vizitele efectuate de extratereştri la preşedintele Roosevelt

între anii 1936 şi 1943 se află la Departamentul de Stat. Mi-am făcut rost de acte diplomatice pentru a avea acces la respectivele informaţii. O confirmare am primit de la o persoană care era în contact direct cu preşedintele Roosevelt. Aceasta spunea că vizitele regulate erau bine cunoscute la vremea respectivă personalului Casei Albe. Cu toate acestea, trebuiau încă făcute cercetări suplimentare, în special cu privire la începuturile muşamalizării realizate de guvernul Statelor Unite, pentru a vedea tabloul complet, cu toate conexiunile. Am avut nevoie de patru ani pentru a descoperi ascunzătoarea actuală a documentelor despre OZN-uri, în care se explică mai amănunţit rolul SUA pe Pământ şi Cosmos. Cu toate că centrul iniţial al activităţii de muşamalizare se afla în Consiliul Naţional de Securitate, era clar că departamentul respectiv, care tăgăduia orice cunoştinţă despre acest program, era cvasi-independent şi nu dădea seamă faţă de nici o oficialitate guvernamentală. Se opunea regulat cererilor de a-şi justifica măsurile luate. Nu au fost descoperiţi niciodată cei răspunzători pentru muşamalizare, nici de unde provenea personalul."

„Spune-mi, John", l-am întrerupt pe însoţitorul meu din povestit, „e posibil să ai nişte prieteni în costume negre?" John îmi aruncă o privire mirată. „Se ţine o umbră după noi. De când am plecat, ne urmăresc trei maşini, una fiind un Mercedes negru cu număr de München. Ar putea fi prietenii noştri din Pullach. I-am observat de când am plecat din centrul oraşului."

„Pullach? E vorba de BND[1], nu-i aşa?" mă întrebă John întorcându-se scurt.

I-am confirmat dând din cap. „Bineînţeles că este doar o presupunere, deşi numărul de München nu spune nimic. Dar ar fi posibil."

„Sunt totuşi cam nervos, deoarece nu sunt urmărit în fiecare zi. Mă întreb pe care din noi doi îi urmăreau? Trebuie să fi aşteptat în faţa magazinului şi să ne fi observat. Probabil că avem şi un microfon în maşină? Dacă este aşa, înseamnă că eu sunt cel vizat. Dar nu cred asta. Nimeni nu ştia unde voiam să plec azi. N-am vorbit cu nimeni despre asta. Mai bine fac un test."

[1] BND - Bundesnachrichtendienst, serviciul federal german de informaţii, cu sediul central la Pullach, lângă München – n. red.

La următoarea parcare trag pe dreapta. Mercedesul se opreşte la capătul parcării, în spatele unui camion, pentru a nu fi văzut. Îmi convine asta. Ca manevră de diversiune, îl trimit pe John cu o umbrelă în pădurea din apropiere pentru a se preface că că se uşurează, abătând astfel privirile urmăritorilor noştri, în timp ce eu însumi cobor, de asemenea cu o umbrelă în mână, ca să caut microfoane în partea de jos a maşinii şi sub roată. În tot acest timp toarnă cu găleata.

După ce n-am găsit nimic şi eram amândoi deja în maşină, am gândit cu glas tare. „Deci, dacă n-au pus microfoane, este de presupus că au venit din cauza ta. Ai mai fost urmărit vreodată?" l-am întrebat.

„Da", a spus John, spre uimirea mea. „Am făcut mult timp parte dintr-un club asemănător, care se poate numi concurenţa lor, şi sunt un aşa-zis purtător de secrete."

„Bravo, şi asta îmi spui de-abia acum?" Sunt puţin cam supărat. Aşa îmi trebuie dacă l-am luat cu mine. Tocmai astăzi, când voi obţine ceva special. După ce m-am gândit puţin am ajuns la o soluţie – trebuie să scap de băieţi. După ce i-am destăinuit lui John planurile mele, m-a întrebat dacă n-am vizionat prea multe filme cu James Bond.

„Cum vrei să scapi de un Mercedes, tu nu ai decât un Combi şi acela cu cutie de viteze automată. Ce fel de marcă este?"

„Un Audi, dar nu-ţi face probleme în ceea ce priveşte modul în care vom scăpa de ei. Mai bine îţi pui centura de siguranţă şi vom vedea. Dacă nu reuşim, nu poate fi mai rău. Şi aşa suntem deja urmăriţi."

Mă rog în gând la puterea divină şi-i implor pe toţi îngerii mei să fie alături de mine şi să-mi arate drumul. Inima îmi bate nebuneşte. N-a trebuit să fug niciodată până acum. După ce am tras adânc aer în piept şi am ieşit din parcare, apăs tare pe pedală.

Deodată aud dintr-o parte: „Măi să fie, ce fel de maşină a iadului este asta?"

„Mda, pe dinafară e un Audi normal", am comentat cu un zâmbet. „Am scos cu grijă plăcuţele care arată ce tip de maşină este, aşa-numitul „Understatement". Este un S6 cu opt cilindri, capacitatea de 4,2 litri şi propulsie de la Audi-Quattro. Atinge mai bine de două sute optzeci de kilometri pe oră. În plus, i-am mai făcut şi alte îmbunătăţiri. Dacă mai merge aşa încă puţin, Mercedesul, cu tracţiunea lui pe spate, se va răsturna. Acesta este avantajul nostru!"

Ce noroc că circul pe autostradă tot anul şi sunt obişnuit cu vitezele mari! Pentru prima oară în viaţa mea îmi foloseşte la ceva. Deja după zece minute am observat că aveam spatele liber, dar pentru siguranţă am părăsit autostrada mai târziu, trecând de trei ieşiri. Când am ajuns la a patra, am poposit la un garaj unde am făcut plinul şi de unde ne-am aprovizionat cu sandvişuri şi ceva de băut.

„Hei, John, spun, ce vor tipii ăia de la tine?"

„Da, ai tot dreptul să pui întrebări", îmi răspunse dând din cap. „Ce crezi că înseamnă tot ce ţi-am povestit azi?"

Se pare că e un grăunte de adevăr în istorisirile lui.

Cu tot avantajul oferit de maşina noastră Audi Quattro, o iau mai uşor şi observ cu atenţie traficul. Se pare că totuşi nu avem microfoane.

După ce am mai mers o jumătate de oră şi pulsul a revenit cât de cât la normal, John se simte în stare să-şi reia povestirea.

„Să revenim la tema noastră – farfuriile zburătoare. Până acum ne-am lămurit că tehnologia era deţinută de ambele părţi. Acum vreau să dau amănunte despre ceea ce s-a întâmplat cu acea tehnică."

Capitolul 7
Nemţii părăsesc Germania

„Mai întâi trebuie să avem în vedere Germania şi un eveniment care, probabil, va intra în viitoarele cărţi de istorie ca una dintre cele mai aventuroase şi neobişnuite migraţii din istoria lumii.

În vara lui 1943, partizanii francezi au trimis serviciului secret englez ştiri despre unele transporturi nocturne de trupe germane, pe linii secundare, spre graniţa spaniolă. Francezii apreciau că în fiecare tren se aflau aproximativ cinci sute de soldaţi germani. Serviciul secret al Aliaţilor era nedumerit, şi din mai multe motive. Duşmanul fusese învins în Africa, iar de pe frontul rusesc era forţat să se retragă. De aceea, comandamentul suprem al Aliaţilor trebuia neapărat să ştie dacă nemţii vor să deschidă un alt front sau dacă vor să atace Africa de Nord de la baze militare din Spania. Era oare ceva adevărat în zvonurile pe care le răspândeau agenţii, şi anume că elita armatei germane, precum şi cei mai buni savanţi şi tehnicieni, se pregăteau să-şi părăsească ţara, şi dacă da, unde voiau să meargă? Încă şi mai neliniştitor era faptul că serviciul secret britanic şi OSS-ul american aflaseră că nemţii investiseră enorme eforturi ştiinţifice în construirea unui nou model de avion, care era posibil să fie echipat cu laser şi care putea distruge oraşe ca Londra sau New York-ul în decursul unei ore. OSS-ul ştia ce urmări catastrofale putea avea o astfel de descoperire. Se punea întrebarea dacă germanii voiau să construiască un astfel de avion în vreo regiune izolată din Spania sau America de Sud.

În acest context, cartierul general al Aliaţilor din Londra a trimis doisprezece agenţi în Germania, Franţa şi Spania, cerând OSS-ului să infiltreze oameni în trenurile ce transportau trupe pentru a descoperi intenţiile nemţilor. Pentru această operaţiune au fost aleşi trei americani. Unul dintre ei era născut în Germania şi absolvise universitatea Princeton. Al doilea era un preot hirotonit pe nume School, iar al treilea era Allen Dulles, care va deveni mai târziu director al CIA. Toţi vorbeau germana fluent.

Un al patrulea agent vorbitor de spaniolă a fost trimis în Spania neutră. Acesta a stat acolo trei săptămâni cu misiunea de a-i observa pe feroviarii spanioli şi pe nemţii în uniforme spaniole care urcau în trenurile ce plecau în direcţia coastei. Doi dintre agenţi au mai apucat să-şi trimită mesajele la Londra înainte de a fi prinşi, iar

Allen Dulles a reuşit să treacă de liniile duşmane fără a fi capturat. Povestea acestor agenţi a devenit o legendă. A fost una dintre acţiunile cele mai îndrăzneţe care s-au desfăşurat vreodată.

Într-o seară din aprilie 1976 m-am întâlnit într-un restaurant din Atlanta, în statul american Georgia, cu cei trei participanţi la această operaţiune care rămăseseră în viaţă. Foştii agenţi, un preot catolic, un prezbiterian şi un savant creştin, şi-au retrăit aventura. După masă, preotul, care acum era cardinal, puse pe masă o sticlă de vin. Allen Dulles o adusese din călătoria sa în anul 1943. Grupul se întâlnea în fiecare an. Sticla de vin nemţesc avea să rămână ultimului supravieţuitor. În septembrie 1978, viteazul prelat a murit la Roma.

Rapoartele acestor agenţi au fost trimise la Londra şi în decurs de patruzeci de zile Aliaţii au putut să-şi facă o imagine despre planurile nemţilor. Aceştia erau pe cale să pună în aplicare un plan de evacuare pentru trupele lor şi anumiţi civili. Din moment ce înfrângerea din Europa nu mai putea fi evitată, se dorea construirea unui „Nou Reich" în altă parte. Cu toate că soarta războiului s-a întors în favoarea Aliaţilor, planurile nemţilor au rămas în latenţă. O astfel de situaţie nu mai existase până atunci: o armată practic înfrântă care să-şi părăsească patria pentru a continua aventura militară într-un alt loc.

Numeroasele rapoarte ale agenţilor americani, britanici şi francezi au confirmat că trupe de elită germane au fost retrase de pe toate fronturile şi trimise în Spania. De asemenea, cei trei agenţi care s-au infiltrat în transportul de trupe au raportat că personalul era format din forţe de muncă necesare pentru o colonizare. Ei au descoperit printre călători o multitudine de funcţionari, de exemplu economişti, care erau îmbrăcaţi în soldaţi. Au mai vorbit şi cu medici, stomatologi, profesori, arhitecţi, sculeri, maşinişti şi alţii. Cu toţii jurau credinţă veşnică „de neclintit" faţă de Reich-ul german şi Fiihrer-ul său. Ultimele opriri ale trenului au fost la Hulva şi Aymonte, în Spania. A fost nevoie de o muncă intensă a OSS-ului ca să descopere ce se întâmplă în aceste porturi spaniole, serviciul de spionaj concentrându-se imediat asupra evenimentelor.

Între timp au sosit şi rapoartele altor agenţi, ale căror relatări au fost confirmate de imaginile luate din avion despre o activitate neobişnuit de vie în porturile germane de la Marea Baltică.

Cantităţi imense de mărfuri industriale erau adunate la docuri pentru a fi transportate pe calea apei. Aliaţii se întrebau dacă nu cumva nemţii îşi îmbarcau noile farfurii zburătoare pentru ca mai târziu să le introducă în luptă din bazele secrete. Cam tot în perioada aceea, Aliaţii au aflat despre o întâlnire secretă din 10 august 1944, când s-a decis să se expedieze toate rezervele de aur şi de metale preţioase din Germania. Dar unde?

Cu toate măsurile severe de siguranţă luate de nemţi, OSS-ului îi deveneau aproape clare câteva din intenţiile acestora. Germanii planificau să expedieze în locuri secrete o mare cantitate de valori materiale, precum şi personal. În al doilea rând, au fost transportate arme secrete, printre care şi avioane neconvenţionale, care încă nu fuseseră utilizate în luptă. Ce fel de arme puteau să fie acestea? Dacă erau aşa de moderne şi distrugătoare, cum se făcea că o Germanie practic învinsă nu le introducea în luptă, pentru a decide în ultimul moment soarta războiului în favoarea sa?

În timp ce comandamentul suprem al Aliaţilor analiza planurile germane, se ştia că, deşi Spania era neutră, generalul Franco se pusese la dispoziţia nemţilor, cedând în faţa ameninţărilor lui Hitler. Se presupunea că Spania ar fi fost deosebit de importantă pentru Germania mai ales datorită porturilor sale atlantice. Apoi s-au auzit primele zvonuri despre o nouă flotă de submarine germane, care erau lungi de aproximativ o sută treizeci de metri şi aveau mai multe punţi. Agenţii au raportat că aceste nave fuseseră văzute în apropierea porturilor Aymonte şi Hulva şi de asemenea în porturile norvegiene şi de la Marea Baltică.

În 1944 şi 1945 s-au confirmat relatările potrivit cărora aceste submarine erau încărcate cu aparate şi echipamente neobişnuite. Partizanii norvegieni s-au pus pe cercetat aceste nave şi informaţiile pe care le-au strâns au fost de mare folos comandamentului suprem. Uriaşele submarine au părăsit Germania plutind de-a lungul coastei norvegiene, pentru a evita căile circulate de navele Aliaţilor. La vest de Narvik au pătruns în Atlanticul de Nord, luând direcţia Islandei. Undeva mai jos de Islanda au cotit spre sud, ajungând în fine în porturile spaniole Hulva şi Aymonte de la Atlantic."

În acest moment l-am oprit pe John, ridicându-mi mâna cu o menţiune: „Legat de asta am la dispoziţie un raport pe care Wilhelm Landig l-a publicat în cartea sa „Wolfszeit um Thule" (Vremea lupilor

la Thule). Este vorba despre ultima mare luptă din al Doilea Război Mondial, pe care din păcate nu o găsim în nici o carte de istorie universală – lupta tăinuită! Vrei să afli despre ce e vorba?"

„Da, cu plăcere!"

„Atunci, pune mâna în spatele scaunului meu, acolo găseşti un manuscris al ultimei mele cărţi. La capitolul „Arme-minune" este prelucrat şi raportul lui Landig. L-ai găsit?"

„Da, stai o clipă, acum caut raportul."

„Până ce îl găseşti, îţi spun tot ce mai ştiu", şi am început: „Pe 2.05.1945, din portul norvegian Kristiansund a pornit în direcţia Mării Nordului o flotilă de o sută douăzeci de submarine noi de tipurile XXI şi XXIII, până atunci ţinute în secret. Plecarea era pregătită încă din 24 aprilie. La scurt timp după aceasta s-a petrecut un fapt pe care Aliaţii l-au tăinuit cu cea mai mare grijă: în spaţiul dintre Islanda şi Groenlanda s-a dat o bătălie maritimă înverşunată între flotila germană şi forţele maritime aliate. Din cauza deznodământului, lupta nu va avea voie să intre niciodată în cărţile de istorie atâta timp cât Aliaţii mai au ceva de spus. De la Wilhelm Landig am aflat şi de ce."

„Uite, am găsit, spuse John, punând degetul pe un loc din text, îţi citesc": „În noaptea aceasta s-au furişat din port navă după navă aparţinând uriaşei flotile de submarine de cel mai nou tip, XXI. Mai întâi au plecat vasele de luptă, apoi doar câteva nave de alimentare de acelaşi tip, dotate cu arme uşoare de acelaşi tip, convoiul încheindu-se cu alte nave de luptă.

Echipajele flotilei erau alcătuite din ofiţeri şi soldaţi, în special oameni tineri şi necăsătoriţi, majoritatea neavând peste 20 de ani. Excepţie făceau anumiţi civili, printre care se numărau tehnicieni şi savanţi. Cu această formaţiune trebuia să fie dus în siguranţă şi Vidkun Quisling, dar acesta a refuzat să părăsească Norvegia.

O dată cu plecarea navelor, echipajele au dispărut de pe listele de evidenţă germane, din acel moment fiind considerate ca pierdute fără urmă. Încă de la alegerea echipajului s-au căutat oameni care să nu mai aibă practic rude. Astfel, dispariţia lor nu bătea prea mult la ochi."

„Din cauza învelişului din cauciuc Buna al tubului de alimentare cu aer, cel mai nou tip de învelişuri de camuflaj din acea perioadă, şi datorită metodei precise de localizare cu ajutorul unei antene dipolare, erau în oarecare măsură avertizaţi de sosirea

duşmanului, deoarece antena recepţiona undele de nouă centimetri emise de aparatele englezeşti Rotterdam", am adăugat eu.

John citeşte mai departe: „Noile nave aveau două niveluri şi un deplasament de o mie cinci sute de tone. În compartimentul inferior se afla o baterie mare cu acumulator care permitea submarinului să se deplaseze, timp de o oră, cu viteza maximă de şaisprezece mile marine, la care putea să scape de orice urmăritor. În afară de aceasta, fiecare navă avea un aparat de localizare activ, care-i dădea posibilitatea de a localiza navele inamice până la o distanţă de opt mile marine. Un alt avantaj al submarinelor era viteza medie sporită şi posibilitatea de a sta în imersie patru zile. Câteva ore erau suficiente pentru încărcarea bateriei cu acumulator. Un dispozitiv de ascultare performant făcea posibilă recepţionarea zgomotelor mecanice produse de convoaiele inamice pe o distanţă de până la patruzeci de mile marine, conferind astfel submarinelor o siguranţă şi o orientare de atac mai mare.

Mai existau şi alte câteva nave, de pildă noul tip de vase de trei mii de tone, care aveau două serii de turbine pentru propulsie şi cincizeci de oameni în echipaj. Asupra lor se păstra cel mai mare secret, deoarece nu erau acţionate cu mijloacele cunoscute până atunci. O substanţă complet nouă era închisă în tuburi prevăzute cu pistoane. Materialul activ era o masă ce reacţiona chimic cu oxigenul. Amestecat cu apă de mare, noul element intra în efervescenţă şi apoi această combinaţie de oxid şi apă de mare era suflată în turbine la o presiune de şase sute de atmosfere. De acolo, amestecul era dus de o conductă printr-un regenerator, iar după un procedeu de separare revenea în navă împreună cu oxigenul recâştigat. Substanţa rămasă era dirijată apoi printr-un arbore tubular către elicea navei. Prin îndepărtarea condensului de pe elice, printr-un efect de sucţiune, putea fi mărită viteza vasului. Astfel, cu elicea funcţionând liber, noul tip de navă parcurgea în imersie şaptezeci şi cinci de mile marine. Cu ajutorul oxigenului recuperat era chiar posibil să călătoreşti sub apă ani întregi. În nişte compartimente mobile se găsea o substanţă asemănătoare sării sau carbidului. O cantitate redusă ajungea ca să pună în mişcare turbinele. Viteza de mers era reglată cu ajutorul unor ventile. Aceste nave cu o propulsie complet nouă erau secretele cele mai bine păzite ale marinei militare şi trebuiau să fie ferite de duşman.

„În timp ce formaţiunea staţiona între Islanda şi Groenlanda", am continuat eu cu detaliile, „la o înălţime mare deasupra flotei a apărut brusc o farfurie zburătoare, provenită de la baza militară din regiunea polară, care a anunţat echipajul de întâlnirea iminentă cu o flotilă inamică de nave de luptă. Când aceasta a fost observată, ceva mai târziu, iar farfuria zburătoare, care făcea manevre deasupra formaţiei, a confirmat că în spaţiul aerian nu se găsesc aparate inamice, nemţii au lansat cele mai evoluate torpile ale vremii, cu autoghidare, denumite „ţipari" sau, oficial, T XI. Acestea se deplasau la o adâncime de cincizeci de metri către duşman, orientându-se cu ajutorul sonarului în funcţie de zgomotele elicei".

În câteva minute, torpilele lansate în salve au lovit câteva nave ale flotei duşmane, fără ca adversarul să reuşească, în scurtul timp rămas, să mai provoace atacatorilor vreo pagubă în timpul apărării sale deznădăjduite.

Ziarul chilian „El Mercurio" a publicat numeroase relatări despre lupta navală desfăşurată la începutul lui mai în nordul Atlanticului între flotila secretă de submarine germane şi puternica formaţiune a forţelor navale aliate. Ziarul arăta că nemţii au introdus în luptă torpile noi cu ajutorul cărora au nimicit întreaga formaţiune aliată înainte ca submarinele nemţeşti să dispară nevătămate să fi suferit pagube. „El Mercurio" mai scria că a existat un singur supravieţuitor, un căpitan englez care ar fi declarat: „Fereşte-mă, Doamne, să mai intru în conflict cu această putere". Această afirmaţie ciudată era, într-adevăr, o reproducere fidelă a celei făcute de comandantul distrugătorului britanic.

„Da, dar aici a fost vorba numai de armele convenţionale pe care nemţii le-au staţionat pe submarine", reacţionează John, după ce a pus manuscrisul pe bancheta din spate. „Imediat voi vorbi şi despre alte arme.

Să revenim însă la tema noastră. În fine, Aliaţii au putut rezolva problema nemţilor dispăruţi. Răspunsul era foarte simplu. Trupe germane transportate cu trenul prin Franţa şi Spania au ajuns în porturile spaniole de la Atlantic unde au fost ambarcate în submarine care fie erau ancorate acolo, fie veneau din alte porturi din nord, dispărând apoi fără urmă în Atlantic. Aliaţii estimează că peste două sute cincizeci de mii de germani au părăsit ţara cu

diferite mijloace de transport cum ar fi avioanele ori submarinele, ba chiar şi cu nave comerciale sub pavilion american sau englez. Dar unde s-au refugiat nemţii, tot nu-şi puteau explica.

În aprilie 1945, presa era ocupată doar cu iminenta prăbuşire a nemţilor. Pe baza înţelegerii politice pe care au încheiat-o Roosevelt şi Stalin la Conferinţa de la Ialta, Aliaţii au fost forţaţi să-şi încetinească marşul pe frontul de vest, în timp ce ruşii cuceream Europa de est şi jumătate din Germania, inclusiv Berlinul. Armatele germane sub conducerea lui Rundstedt duceau bătălii disperate pentru asigurarea retragerii, deşi comandanţii ştiau că războiul era deja pierdut. Au existat multe zvonuri potrivit cărora Hitler ar fi dispus de arme minune cu care să-şi nimicească duşmanul şi în aceste ultime clipe. De asemenea, se şoptea că Aliaţii de la vest de Elba se uniseră cu nemţii şi că împreună i-ar alunga pe ruşi până la Moscova pentru a înlătura comunismul.

Toate aceste zvonuri, care treceau din gură-n gură printre nemţii greu încercaţi, conţineau un sâmbure de adevăr. Într-un alt mod şi într-un alt loc, una din aceste fantezii a devenit realitate. Ca de obicei, Aliaţii au fost din nou prinşi pe nepregătite. Când şi-a urmat cursul, drama a unit două epoci. Din acel moment, al Doilea Război Mondial a devenit ultimul mare capitol cu arme convenţionale din istoria omenirii.

În această dramă îngrozitoare a fost implicat unul dintre cele mai mari submarine germane. Este vorba despre una din acele nave care au fost construite în cel mai strict secret în 1944. Submarinul, care avea la bord planuri strict secrete, documente, precum şi prototipurile noilor descoperiri, se afla în nordul Atlanticului, într-o poziţie aproximativă de paisprezece grade longitudine vestică şi treizeci şi cinci de grade latitudine nordică, când din cauza unei defecţiuni tehnice şi-a pierdut alimentarea cu oxigen, fiind nevoit să iasă la suprafaţă. Pe 23 aprilie 1945, la miezul nopţii, a ieşit la suprafaţă de la o adâncime de şapte sute de metri, găsindu-se la o distanţă aproximativă de doi kilometri faţă de două crucişătoare britanice. Acestea au deschis imediat focul asupra navei germane, trăgând opt obuze pentru a detecta ţinta. Deodată, pe corpul submarinului şi-a făcut apariţia un tun de o formă ciudată. O rază laser subţire s-a îndreptat spre crucişătorul „Cambden". Nu făcea nici un fel de zgomot. Raza a tăiat nava silenţios de la pupă la prova. Ca

un vapor de jucărie care se umple cu apă, crucişătorul s-a scufundat orizontal. În momentul în care oţelul incandescent al corpului navei a intrat în contact cu apa s-a auzit un şuierat puternic, după care raza a luat în vizor al doilea crucişător, „Hanovra". Acesta a explodat şi s-a scufundat în exact treizeci de secunde. Oamenii au sărit peste bord cuprinşi de panică. În mai puţin de două minute, din crucişătoare nu mai rămăseseră decât o pată enormă de ulei, bule de aer şi ceva încărcătură în derivă. Flăcările s-au stins şi întunericul a coborât din nou peste mare. Comandantul submarinului a părăsit puntea. S-a aşezat la o masă, şi-a pus mâinile pe faţă şi a început să suspine. Un ofiţer a încercat să-l consoleze: „Erau duşmanii noştri. Dacă nu i-am fi nimicit, ne-ar fi terminat ei pe noi."

În zorii zilei următoare, un trauler pescăresc britanic a descoperit trei oameni pe o bucată de epavă. Marinarii, care erau îngheţaţi de frig, au fost luaţi la bord şi trei zile mai târziu debarcaţi în insulele Hebride. În acea zi, cartierul general al Aliaţilor de la Londra a primit un înscris care puţin mai târziu i-a fost înmânat generalului Donovan de la OSS. Era un raport detaliat despre laserul german care putea tăia crucişătoarele britanice ca pe o conservă. Donovan a îngălbenit. Începuse o nouă eră a războiului.

După cele două fiasco-uri din Atlantic, şefii statului-major se întrebau îngrijoraţi unde ar putea fi farfuriile zburătoare germane şi dacă cumva erau echipate cu laser. Întrebarea la ordinea zilei era: unde va mai ataca duşmanul? Tot ce se afla pe mare era în mare măsură atacabil şi lipsit de apărare.

Evacuarea nemţilor a decurs totuşi altfel decât se aşteptau Aliaţii; a fost rapidă şi fără probleme, fără ca aceştia să aibă habar de ceva. Oamenii de care era nevoie pentru a perpetua al „Treilea Reich" într-o altă parte a lumii s-au urcat în farfurii zburătoare şi submarine uriaşe. Şi aici s-a făcut o selecţie. La bord nu erau admişi criminali de război. Nu se voia ca aceşti oameni să aibă vreo participare la noua Germanie ce urma să ia fiinţă într-un alt loc de pe pământ.

Până la sfârşitul războiului, Aliaţii dispuneau de destule informaţii pentru a înţelege prima parte a planului german de evacuare. În acest plan era vorba despre evacuarea elitei armatei germane şi a numeroşi tehnicieni, savanţi precum şi membri ai unor

societăţi secrete germane. După cum s-a spus deja, în decembrie 1944 mişcările masive de trupe în direcţia oraşului Aymonte din Spania atraseseră atenţia. În nord era urmărit cu atenţie cursul unui submarin. Presupunerile referitoare la reîntoarcerea nemţilor în Atlantic s-au confirmat atunci când au fost scufundate crucişătoarele britanice.

După ce s-au centralizat rapoartele serviciilor secrete, s-a pus întrebarea care era ţinta nemţilor fugiţi. Tot cam atunci, OSS a primit un raport despre activităţile febrile ale nemţilor în America Centrală şi de Sud. Din Brazilia şi Argentina au sosit rapoarte neconfirmate potrivit cărora în emisfera sudică se observaseră, în aer şi la sol, obiecte zburătoare neidentificate.

În 1944/ 45 era încă prea devreme pentru a spune cu certitudine ce aveau de gând nemţii, dar generalii Eisenhower şi Donovan se întrebau dacă nu cumva capitularea oficială a armatei germane din Europa era o păcăleală, deoarece mulţi soldaţi care acum scăpaseră puteau lupta mai târziu în altă parte.

După capitularea nemţilor încă mai existau întrebări neelucidate, cum ar fi de exemplu reşedinţa a numeroase persoane cunoscute din politică şi ştiinţă. Erau prea mulţi ca să se presupună pur şi simplu că au murit sau au fost răpiţi sau că erau prizonieri de război, asta dacă nu cumva fuseseră luaţi şi duşi în Rusia. Bătea la ochi şi faptul că multe din rudele lor nu erau îndoliate.

„Oricum, a spus Eisenhower, am senzaţia că pe undeva ia naştere o altă Germanie, şi mi-ar plăcea dacă noi, şi nu ruşii am fi implicaţi în treaba asta."

O remarcă făcută de amiralul Dönitz în 1943, a constituit un alt indiciu cu privire la migrarea în masă a nemţilor. Dönitz a explicat: „Flota germană de submarine este mândră de a fi construit, undeva în lume, un paradis pământesc, o fortăreaţă inexpugnabilă pentru Führer." Expresia „undeva în lume" s-a dorit mai târziu a fi profetică.

„Un moment, îl întrerup pe John, credeam că Hitler a murit! Cel puţin aşa afirmă mijloacele de informare în masă."

„Numai mijloacele de informare", spuse acesta. „Am întrebat o serie de martori, printre care mulţi foşti naţional-socialişti, ambasada Germaniei de la Washington precum şi colaboratori de

rang înalt ai serviciilor secrete americane. Toţi au fost în unanimitate de acord că şeful statului german, Adolf Hitler, ar fi părăsit Germania viu. Singurele discordanţe se referă la perioada, ruta şi metoda evacuării.

Pe 15 decembrie 1944, generalul Eisenhower a convocat la Londra o conferinţă strict secretă a comandamentului suprem al Aliaţilor. Au fost prezenţi şefii statelor majore şi ofiţeri din Franţa liberă, Danemarca, Olanda, Belgia, Norvegia şi alte ţări. Generalul Eisenhower avea două motive pentru a solicita organizarea acestei conferinţe. A dat mai întâi cuvântul generalului William Donovan şi asistentului acestuia, care a fost şi el rugat să conducă lucrările. Asistentul era aceeaşi persoană care fusese trimisă în Spania pentru a observa sosirea trupelor germane la Sevilla.

Generalul Donovan a început: „Stimaţi domni, agenţii noştri au observat de câteva săptămâni mişcări secrete de trupe ale nemţilor prin Franţa către Spania. La început am crezut că duşmanul plănuieşte un atac-surpriză asupra coastei nord-africane. De aceea am pregătit trupe pentru a contracara această intervenţie. După cum cunoaşteţi cu toţii, nu s-a ajuns la aşa ceva. Acum ştim că aceste trupe au folosit porturile spaniole pentru a dispărea fără urmă."

Generalul făcu o pauză, se uită în jur şi apoi continuă: „Se poate ca unul dintre nemţii care au fugit prin Spania să fie Adolf Hitler." În sală se lăsă o tăcere mormântală. Câteva persoane s-au înscris la cuvânt. Generalul spuse că nu poate răspunde decât la puţine întrebări, dar că în măsura în care va oferi răspunsuri o va face după conferinţă.

Prima întrebare a fost: „Cine guvernează acum în Germania?" Răspunsul a fost: „Marele amiral Dönitz este noul conducător, dar se pare că generalul von Rundstedt ia cele mai importante decizii militare."

O altă întrebare era: „Hitler a fost foarte des văzut în ultimul timp. Povestea despre fuga lui nu este puţin cam incredibilă?"

„O sosie guvernează în locul său, spuse Donovan. Acest lucru este confirmat de agenţii noştri din Berlin, iar guvernul britanic şi cel rusesc sunt convinse de faptul că una din sosiile instruite de Goebbels, Bormann şi Ley a luat locul lui Hitler. Acest om nu este un Hitler cuprins de nebunie. El este o sosie condusă de alţi oameni."

Donovan a încheiat conferinţa spunând că dispariţia lui Hitler are legătură directă cu desfiinţarea Wehrmacht-ului german. În

opinia lui, Hitler avea să reapară în momentul în care se vor descoperi armatele germane dispărute. Personal, era total convins de fuga lui Hitler. Cea mai importantă problemă consta, de aceea, în găsirea urmelor conducătorului german şi ale trupelor sale în America de Sud.

După conferinţă, generalul Donovan a zburat înapoi la Washington. Ajuns acolo, a convocat imediat o şedinţă extraordinară cu departamentele din OSS răspunzătoare de Caraibe şi Brazilia. Presupunerile sale anterioare s-au adeverit. La New York, centrul nervos al serviciilor de spionaj din emisfera vestică, se primeau permanent rapoarte codificate despre sosirea nemţilor în America de Sud.

Într-un raport confidenţial al CIA de azi s-a recunoscut că „aşa cum s-a constatat în urma cercetărilor, cadavrul găsit în buncărul din cancelaria Reich-ului nu era al lui Adolf Hitler." Nici amprentele digitale, nici cele dentare nu corespundeau cu cele ale lui Hitler. Nu s-a găsit niciodată un cadavru care să poată fi identificat ca aparţinând lui Hitler. Până în 1974 n-a fost găsit nici adevăratul Hitler şi nici cadavrul acestuia. Cuvintele „până în 1974" au mare importanţă, voi reveni mai târziu la ele.

În opinia unui membru al acuzării în cadrul proceselor de la Nürnberg, generalul John P. Davis, fuga lui Hitler în ultimul moment din Berlinul asediat a reprezentat o adevărată lovitură de maestru dată de nemţi. Cu toate că Christina Edderer susţinea că ea personal zburase cu Hitler în Norvegia, din documentele proceselor de la Nürnberg reiese că, deşi foarte vitează, femeia nu era o martoră demnă de încredere, întrucât deja fusese condamnată la privare de libertate pe motiv de sperjur. În 1975, când am stat de vorbă cu doamna Edderer, versiunea ei despre fuga lui Hitler nu mi s-a părut prea convingătoare.

Nu trebuie uitat că ţelul cel mai important al lui Hitler a fost să câştige cel de-al Doilea Război Mondial. Când acest plan a eşuat, a pus totul în mişcare pentru a muta întregul sistem într-o altă ţară ce nu putea fi ameninţată de duşman. Să ne amintim de vorbele lui Martin Bormann, conform unui interviu apărut în publicaţia „Zig-Zag" din Santiago de Chile la 19.06.1947: „Ne întoarcem, dar într-o formă pe care lumea n-o va uita niciodată!"

Prima fază a planului alternativ a început să fie pusă în aplicare în 1943. Când a luat sfârşit, în 1954, fuseseră evacuaţi cu

succes trei milioane de germani. În ciuda prestigiului scăzut de care se bucura Hitler în ochii câtorva dintre generalii săi, putea fi sigur de veneraţia maselor largi ale poporului german. Imaginea sa de conducător demn de admirat nu a fost pusă niciodată cu adevărat sub semnul întrebării. Totuşi, el era şi un idealist care credea sincer într-o utopie germană. Colaboratorii săi cei mai intimi ştiau că zelul său de a construi o nouă Germanie era aşa de puternic, încât nu avea să renunţe niciodată la asta, nici chiar atunci când eşecul german nu mai putea fi evitat. Voi demonstra această afirmaţie mai târziu. Oricum, dincolo de rolul proeminent pe care l-a avut în acest proiect, este importantă şi latura umană a vieţii sale.

Hitler şi Eva Braun s-au căsătorit legal pe 29 aprilie 1945, dar primul lor fiu, Adolf Hitler junior, s-a născut în 1940, deci cu cinci ani înainte de nuntă.

Deja din octombrie 1944, un grup care lucra la un plan din 10 august a decis operaţiunea „Ultima Thule". Acest plan a fost elaborat la îndemnul lui Hitler. Toate comorile de artă, descoperirile tehnice şi lingourile de aur ale Germaniei trebuiau să fie ascunse sau mutate. Dar cel mai important obiect de salvat era însuşi Führer-ul. În ciuda protestelor puternice, a fost forţat să-şi împacheteze imediat lucrurile personale şi să părăsească Germania. O sosie era deja pregătită să-i ia locul şi să joace rolul Führer-ului mai departe sub supravegherea lui Bormann, Goebbels şi Ley.

Adevăratul Führer a părăsit Berlinul într-o maşină, împreună cu un grup de oameni pe motociclete. Călătoreau noaptea şi se ascundeau ziua, ca să nu fie descoperiţi de avioanele inamice. Grupul era alcătuit din Hitler, soţia sa Eva, fiul lor de patru ani Adolf Hitler junior şi un băiat adoptat pe nume Hans, în vârstă de doisprezece ani. Din Franţa au ajuns cu trenul în Spania. De aici au mers mai departe către castelul La-Aljaferia din Zaragoza. Acolo, Hitler s-a întâlnit cu prietenul său spaniol care trebuia să-l însoţească pe post de consilier. De la acest om am aflat, în timpul cercetărilor pe care le-am întreprins în Spania, cum a reuşit Hitler să fugă din Europa. A fost îmbrăcat într-un costum de om de afaceri spaniol, mustaţa i-a fost rasă şi i-a fost schimbată frizura. Soţia sa a primit hainele unei spaniole din clasa mijlocie, cei doi copii devenind, la rândul lor, mici spanioli. Pe 5 noiembrie 1944, la ora trei dimineaţa, Hitler şi grupul de însoţitori au părăsit castelul într-o maşină

condusă de prietenul său. Au călătorit prin Valencia la Sevilla petrecând prima noapte la hotelul „Colón". A doua zi au plecat mai departe către Hulva şi au ajuns la Aymonte, unde aveau deja rezervate camere la hotel. În seara următoare, pe 7 noiembrie, după ce s-au despărţit de prietenul lor spaniol, s-au îmbarcat împreună cu cinci sute de alţi germani la bordul unui submarin mare. Submarinul a dispărut în ocean şi a luat cursul în direcţia sud-vest. Pe parcursul următoarelor optsprezece zile, Hitler a împărţit cu familia sa o cabină în care avea la dispoziţie două fotolii din piele şi un radio. Asistenţa medicală a celor cinci sute de pasageri, a echipajului şi a familiei lui Hitler era asigurată de doi medici.

Aliaţii ştiau că Hitler fugise. Procesele criminalilor de război de la Niirnberg au fost marcate de teama nemărturisită că Hitler s-ar putea întoarce în Germania şi ar putea deveni un simbol al rezistenţei germane. În 1945, Statele Unite au luat decizia de a-l captura, dar secretele descoperite în America de Sud şi în Antarctica erau incredibile, de domeniul fantasticului. Să comunici lumii amănuntele era aproape la fel de greu precum ar fi fost să explici că au aterizat extratereştrii.

La New York ajungeau în continuare rapoarte despre continua debarcare a nemţilor în America de Sud. Germanii soseau în masă la Belém şi în alte porturi sau aterizau pe aeroporturi mici din bazinul amazonian, la Leticia, în Columbia sau la Georgetown, în Guineea britanică. Tot timpul păreau că sunt doar în trecere. În această perioadă, generalul Donovan a călătorit personal în Brazilia ca să conducă operaţiunile americane. Agenţii săi, care se dădeau drept comercianţi de cauciuc ori metale nobile sau negustori de lemne, călătoreau pe Amazon şi pe Orinoco. Acolo au aflat lucruri uluitoare. Nemţii urcaseră din tabere secrete pe cursul superior al Amazonului, dincolo de Obidas sau chiar de Manaus. De aici au călătorit mai departe în sud în direcţia cursului principal al Amazonului şi către cursul secundar, navigabil pe o porţiune, Mayan. Urma li s-a pierdut în apropiere de Iquitos, în Peru. Într-un raport al agentului OSS din Iquitos scria: „Nemţii vin cu miile aici. Toţi poartă haine locale. Dar nu-şi continuă călătoria, ci dispar pur şi simplu de pe faţa pământului."

Nici brazilienii stabiliţi acolo, nici indienii nu-şi puteau explica unde ar fi putut dispărea germanii. În Manaus şi Rio de

Janeiro au fost văzuţi nemţi în haine civile care plecau cu avionul spre Buenos Aires şi Montevideo, de unde se deplasau, cu aparate particulare sau închiriate, către interiorul Argentinei. Un agent a raportat în februarie 1945 că „aceşti oameni, cu aroganţa lor, păreau că fac parte dintr-un nou stat-major german."

Al Doilea Război Mondial luase sfârşit, trupele aliate erau trimise acasă şi au mai trecut doi ani până când s-a descoperit ce s-a întâmplat cu Adolf Hitler şi cu cei o sută de mii de nemţi aleşi care au dispărut din Reich.

„O, la, la, acum devine pasionant", am comentat. „Nu-i o informaţie prea îmbucurătoare pentru omenire, nu-i aşa?"

„Asta poţi s-o spui cu siguranţă", replică John, care-mi părea din ce în ce mai misterios.

„De unde ştii despre exodul nemţilor şi în special povestea fugii lui Hitler?" l-am întrebat, într-o stare de fascinaţie totală. Se pare că acestui om i se întâmplă lucruri la fel ca mie. Se întâlneşte cu oameni de care practic n-ai cum să te loveşti aşa, pe stradă.

John mi-a explicat: „Un înalt colaborator al guvernului, fără ajutorul căruia aş fi clacat de la începutul cercetărilor mele, mi-a pus la dispoziţie aceste documente, precum şi imaginile microfilmate ale documentelor referitoare la scufundarea a două crucişătoare britanice, confiscate în Germania. Peste aceeaşi poveste am dat şi la Oficiul Amiralităţii din Londra. De asemenea, am examinat rapoartele trimise către Washington de biroul OSS de la Londra cu privire la activităţile desfăşurate în al Doilea Război Mondial sub conducerea generalului Dwight D. Eisenhower şi a şefului OSS, generalul W. Donovan.

Despre povestea cu imensele submarine germane am aflat din documentele capturate de la nemţi care există în Arhivele Naţionale ale SUA şi la Biblioteca Congresului. N-am avut voie să fac copii. Majoritatea informaţiilor le-am primit de la Oficiul Amiralităţii din Londra. Informaţii interesante am găsit şi în arhiva de la Bonn. Acolo mi s-a permis să-mi arunc ochii peste documentele referitoare la supersubmarine. Mi-a fost pusă la dispoziţie o parte din materialele despre fuga lui Hitler atunci când generalul Franco a ordonat să se deschidă arhivele militare spaniole de la Madrid şi Simcas. Fără CIA n-aş fi putut dovedi niciodată povestea despre „emigrarea" aventuroasă a nemţilor. Am vorbit şi cu agentul care a făcut pozele pentru serviciul secret."

„Oh, oh, am spus puţin încurcat, simt că mai am puţin şi ameţesc. Ce zici dacă luăm o gură de aer proaspăt?“

Şi lui John i-ar fi plăcut să facă puţină mişcare, astfel că ne-am îndreptat spre următoarea parcare. Între timp ploaia s-a oprit şi nu se mai simţea decât o burniţă fină. Cum mai aveam de mers aproape trei ore, l-am sunat de pe telefonul maşinii pe prietenul la care trebuia să înnoptăm şi i-am spus scurt că mai vin cu cineva şi să se pregătească.

„Ei, iar mi-am făcut-o cu mâna mea, am gândit cu o anume autoironie. Tipul e mai rău decât mine! În mod normal eu sunt cel care-i ţine pe oameni la poveşti, dar azi mi-a luat piuitul.“

În timpul ăsta, John şedea lângă mine mestecând un sandviş. Nu prea mi-era poftă, mai degrabă eram însetat, deoarece de la masa piperată din seara precedentă aveam arsuri.

Curiozitatea mea era prea mare ca să pot aştepta să continuăm discuţia după masă, astfel că l-am întrebat pe John unde crede el că s-au ascuns nemţii, de Aliaţilor le-a trebuit atâta timp să-i descopere?

Capitolul 8
Coloniştii germani descoperă o intrare către miezul Pământului

În timp ce mesteca, John a continuat să-şi depene povestea: „După ce au renunţat la vechea lor patrie la sfârşitul celui de-al Doilea Război Mondial, nemţii au reuşit, numai cu ajutorul farfuriilor lor zburătoare şi al submarinelor lor uriaşe, să înceapă o nouă viaţă într-un alt loc din lume, căci n-au mai revenit. Dar se pune o întrebare decisivă: „Unde au plecat?"

Acum ajungem la punctul culminant al întâmplărilor şi al cercetărilor mele, unde acela care mi-a urmărit până acum ideile şi care eventual mi le-a acceptat într-o măsură, m-a părăsit. De aceea am venit la tine, deoarece cu ştiinţa pe care ai acumulat-o poţi să mă înţelegi probabil cel mai bine.

Pentru a înţelege *unde* s-au dus nemţii, *de ce* sunt acolo şi în special *cum* au ajuns în acel loc, trebuie să se cunoască următoarele episoade. Este vorba despre un caleidoscop al inventivităţii germane între secolele al XVI-lea şi al XX-lea.

S-a plecat de la premisa că mai multe sate de colonişti germani care au părăsit Germania în secolul al XVI-lea au pierit undeva pe Amazon, aproximativ la şase sute de kilometri în amonte. De existenţa acestor pionieri aproape că se uitase. Agenţii Aliaţilor, care-i căutau pe ultimii susţinători ai lui Hitler pe la sfârşitul anilor patruzeci, au dat întâmplător peste urmaşii coloniştilor din secolul al şaisprezecelea, a căror prezenţă a schimbat rezultatul celui de-al Doilea Război Mondial. Desigur, acest fapt senzaţional va fi ascuns în continuare presei şi opiniei publice.

Întâmplările în cauză au început în anul 1572, când vreo cinci sute de germani îndrăzneţi, aleşi pe sprânceană, dintre care majoritatea proveneau din ducatul Saxa-Coburg, adăugându-li-se şi recruţi din Bavaria şi Prusia de est, au fost solicitaţi de regele Sebastian I al Portugaliei ca mercenari pentru a construi o garnizoană pe Amazonul superior. Soldaţilor germani li s-a permis să-şi ia soţiile cu ei, deoarece după lăsarea la vatră urma să primească pământuri pentru colonizare în interiorul actualei Brazilii. Era vorba în special de familii luterane care în locul de baştină suferiseră persecuţii din cauza credinţei îmbrăţişate.

Aceşti aventurieri au pornit de la Lisabona cu trei nave de război uşoare, înarmate, în lungime de aproximativ patruzeci de metri. Prima lor sarcină consta în construirea unui fort portughez pe unul dintre cursurile superioare ale Amazonului, în regiunea de graniţă dintre Brazilia şi Ecuadorul de astăzi. După asta, germanii urmau să ocupe fortul pentru a apăra ţinutul de spaniolii care se aşezaseră pe partea cealaltă a fluviului. Papa Pius al V-lea dăduse o bulă prin care America de Sud era împărţită între cele două popoare. Spania a primit partea de vest a continentului, iar Portugalia pe cea din est.

La capătul călătoriei, echipajul portughez şi mercenarii germani au fost atacaţi de către indigeni, fiindu-le distruse şi navele. Germanii şi portughezii au reuşit să salveze câteva vaci, porci, găini şi cai, precum şi seminţe de fructe şi legume. În junglă, oamenii au trebuit să se apere de băştinaşi, care încercau să-i ucidă. Indienii luptau cu arcul, dar erau neputincioşi în faţa scuturilor şi a prafului de puşcă. Europenii au trebuit să se obişnuiască mai întâi cu tactica luptei în junglă, deoarece până atunci nu mai avuseseră de-a face decât cu bătălii în câmp deschis. În cele din urmă, pe versantul unui munte au dat peste intrarea într-o peşteră. Germanii, care în cursul retragerii fuseseră urmăriţi de indieni, au fost mulţumiţi că au putut să-şi salveze animalele şi lucrurile. Temându-se de „spiritele peşterii", băştinaşii s-au retras. Aşa a ajuns peştera locul de refugiu al germanilor, care s-au instalat acolo ieşind să atace la anumite intervale, pentru a se hrăni. În grotă au găsit din belşug apă de băut şi au învăţat să trăiască într-un mod primitiv. Cu toate acestea, n-au mai îndrăznit să iasă în lumea primejdioasă din afară şi numai puternica lor dorinţă de supravieţuire i-a împiedicat să-şi piardă nădejdea.

Câţiva membri ai grupului au pătruns mai adânc în peşteră şi au comunicat că aceasta ar constitui de fapt intrarea către un tunel subpământean. Au găsit şi urmele unor oameni care trecuseră prin peşteră înaintea lor. Poate acesta era şi motivul pentru care indienilor le era frică să se apropie de locul respectiv. Albii au pătruns în tunel fără să ştie precis încotro mergeau, dar cu speranţa că tunelul va duce către suprafaţă şi-i va scoate într-un ţinut cu indieni mai prietenoşi.

Povestea acestei aventuri a fost consemnată în jurnalul de bord al navei care a salvat grupul.

Conducătorul supraviețuitorilor atacului indian din 1572 era un german pe nume von Luckner. Tot el a organizat fuga prin tunel și, fără să știe, a călăuzit ce-a mai rămas din grupă tot mai adânc prin coridoarele subterane, până când au dat peste o peșteră slab luminată cu o arie de o sută de kilometri pătrați. Tavanul avea o înălțime de aproximativ o sută de metri, iar podeaua era din pământ propice agriculturii. Aici germanii și-au stabilit prima comunitate invulnerabilă față de atacurile din afară. Păziți de vânătorii de capete și de o junglă neprimitoare, au construit un sat care pe parcursul anilor a devenit patria lor. În călătoria lor în lumea subterană, europenii au avut mereu destulă apă potabilă, care curgea de la suprafață prin făgașe formate de ploaie sau chiar prin pârâiașe. Pe parcursul primilor o sută șaizeci de kilometri erau aproximativ aceleași temperaturi ca la suprafață. În anii următori, când au pătruns mai în adânc, au dat de treizeci până la treizeci și cinci de grade. Supraviețuirea constituia o problemă zilnică, însă măcar aici erau în siguranță față de elementele adverse ale naturii cum ar fi ploaia, frigul și animalele de pradă.

În acea perioadă, coloniștii reprezentau o civilizație pierdută, nu s-ar mai fi putut întoarce la suprafață ca un grup întreg. Fără speranțe, dar înzestrați cu un puternic instinct de supraviețuire, au rupt toate legăturile cu vechea patrie și și-au luat o nouă identitate, păstrându-și însă cu sfințenie moștenirea culturală, lingvistică și religioasă. Ei s-au străduit să le transmită aceste lucruri urmașilor, în timp ce pribegeau prin tunele și se obișnuiau cu noua viață.

De sute de ani umblau zvonuri că pe cursul superior al Amazonului au fost văzuți oameni albi. Aceste zvonuri s-au adeverit. Unii dintre germani au ieșit cu precauție la suprafață și au construit rute comerciale, asemănătoare cu cele ale francezilor în „Coeur de Bois" din America de Nord. Ei au făcut schimb de mărfuri cu indienii și au luat legătura și cu așezările negustorești construite de alți albi pe malurile râurilor. Ascunzătoarea lor o țineau mai departe secretă. Au făcut tot posibilul să împiedice eventualitatea ca cineva să dea întâmplător peste intrarea în tunelul care ducea către patria lor din interiorul Pământului. Cei care au găsit-o, totuși, nu s-au mai întors niciodată.

În timp ce coloniștii americani au pornit în secolul al XVIII-lea către vest, dărâmând obstacol după obstacol pe drum, nemții

înaintau tot mai mult în interiorul Pământului. De la prima colonie sigură şi-a croit drum prin tunel o grupă sub conducerea unui oarecare Wagner. A fost descoperită o altă peşteră uriaşă unde s-a întemeiat o altă colonie, care a primit numele de Wagner. La mijlocul secolului al XVII-lea, germanii au creat un fel de tren primitiv cu care îşi transportau recolta şi animalele. Au început să se ocupe de agricultură şi au cultivat orzul care s-a adaptat foarte bine fotosintezei realizate cu lumina reflectată de pereţii grotei. Această reflexie o foloseau şi ca lumină naturală. Era puţin mai slabă, dar ochii se acomodau uşor. Înaintând din ce în ce mai mult în interior, au construit şase oraşe de-a lungul unei porţiuni lungi de cinci mii de kilometri. Urmaşii lor au supravieţuit bolilor şi foametei. La fel ca o armată într-un ţinut neprietenos, şi-au clădit avanposturi. După ce le terminau, o parte din ei plecau mai departe.

Coloniştii trebuiau însă să se confrunte cu o problemă permanentă. Pentru a le înţelege greutăţile, trebuie să spunem că tunelul iniţial pe care l-au urmat ducea prin labirinturi pe o lungime de cinci mii de kilometri. Din numeroasele coridoare laterale, germanii erau deseori atacaţi de creaturile unei rase subpământene care încercau să-i omoare. O dată, aceşti „răi" sau „fii ai Satanei", după cum au fost numiţi de germani, au reuşit să-i încercuiască. Ca să se elibereze, germanii au fost nevoiţi să sfredelească printr-un perete gros de un kilometru, alcătuit din stânci şi pietriş. Locuitorii iniţiali ai lumii interioare îi urau pe noii veniţi, dar au fost de acord să-i conducă în siguranţă la suprafaţă dacă promiteau să părăsească definitiv tărâmul subteran. Germanii care încă mai locuiau în oraşele din tunele susţineau că în interiorul scoarţei terestre sunt multe oraşe locuite de aceşti „răi". Oamenii aceştia, care trăiau deja de peste patru sute de ani sub pământ, spuneau că toată scoarţa pământească este plină de locuitori ai peşterilor din rase subpământene, care s-au refugiat în interior pentru a se salva de inundaţii sau alte catastrofe produse în perioada dinainte sau de după civilizaţiile adamice. Se spune că ar exista sute de oraşe mari la o adâncime între o sută de metri sau mulţi kilometri în adâncul pământului. Este posibil ca acei colonişti germani din 1572 să fi fost ultimii dintr-un şir lung de popoare care şi-au căutat noua patrie în interiorul Pământului.

Pe parcursul anilor s-au născut trei generaţii de germani în sistemul de tunele subpământene. „Cârtiţele" germane au construit

o serie de oraşe, ca de exemplu Hagner – în 1977 avea o sută optzeci de mii de locuitori –, Baron von Brickner – o sută de mii –, Sillisteen – douăsprezece mii – şi arhiducele de Kitchiner – şaizeci şi două de mii de locuitori. Apoi, în al şaptezeci şi cincilea an de colonizare, unii dintre ei au pornit spre „Ţara Făgăduinţei". Când au ieşit la lumina zilei printr-o deschizătură în stâncă, nu şi-au putut crede ochilor. Toţi erau născuţi sub pământ, dar li se povestise că mai există şi o altă lume. Acum vedeau un cer interminabil, pomi şi o privelişte deluroasă minunată. Ceea ce i-a impresionat cel mai mult era faptul că totul se scălda într-o lumină slabă, care cobora din cerul adevărat. Totuşi, ei se aflau încă în interiorul Pământului, sub Noua Zeelandă şi Australia de azi, lucru de care nu erau conştienţi. Jubilând, au trimis rugăciuni de mulţumire cerului şi s-au bucurat din tot sufletul, deoarece credeau că se află din nou la suprafaţă.

S-au întors repede în tunel şi au raportat despre minunea pe care au descoperit-o. Tot mai mulţi germani au început să iasă din sistemul de tunele. După un timp au luat legătura cu locuitorii noii ţări, care corespundeau cu tipul uman nordic. Aceştia le-au spus că se retrăseseră aici, în interiorul Pământului, în această cavitate uriaşă, unde locuiau împreună în pace sute de milioane de oameni. „Noii Atlanţi", cum s-au denumit, călătoreau cu căruţe cu patru roţi ce nu erau trase de boi sau cai. Aceşti oameni trăiau într-o civilizaţie superioară pe care strămoşii le-o lăsaseră cu mulţi ani înainte. Ceea ce îi uimea pe germani era faptul că aceşti atlanţi aveau o foarte mare speranţă de viaţă, iar îmbătrânirea nu se vedea pe feţele lor şi nici nu avea vreo influenţă negativă asupra stării psihice. Germanii au observat repede că printre localnici nu existau oameni în vârstă.

Germanii din tunele vor mai avea parte şi de o altă surpriză. Atlanţii sau atturienii, după cum îşi mai spuneau, au chemat consilieri de pe un alt continent din interiorul Pământului, pe care ei îl denumeau Bodland, pentru a-şi spune părerea despre noii veniţi. Când cei din Bodland şi germanii din tunel au stat de vorbă, au fost plăcut surprinşi să constate că limba lor avea aceleaşi rădăcini! Ei au ascultat cu răsuflarea tăiată povestea celor din Bodland despre fuga lor spre lumea subpământeană din urmă cu trei mii de ani, când au fost atacaţi de o rasă răuvoitoare care a venit de undeva din univers cu nave spaţiale şi cu o tehnică superioară, distrugându-le oraşele şi ucigând milioane de oameni

din rândurile lor. Doar câteva mii au putut să se salveze în peşteri după catastrofa care a avut loc în actualul Iran, Pakistan şi Siria. Aceste ţări au fost populate în vechime de o rasă de oameni cu pielea deschisă, care se numeau „Bacchis", iar mai târziu „bodlandezi" sau „Boden". După mulţi ani, ei s-au retras prin tunele în lumea subpământeană.

Invitaţi să viziteze Bodland-ul, germanii au observat curând că locuitorii de aici aveau cel mai modern popor pe care-l întâlniseră vreodată. Atlanţii au acceptat să-i lase pe germani să se aşeze pe un continent relativ nelocuit la sud de Bodland. Acolo, cea de-a doua rasă de arieni a lumii subpământene avea să pună bazele unei noi culturi. Trebuia doar să garanteze că va trăi în pace şi prietenie cu celelalte popoare şi că nu se va întoarce în lumea de la suprafaţă.

Aşa a luat fiinţă o nouă rasă germană. Rădăcinile lor erau chiar în Germania, dar apoi dispăreau în sistemele de tunele din America de Sud. De acolo au drumeţit timp de trei generaţii în interiorul Pământului, unde din cele două sute cincizeci de perechi iniţiale s-a născut o naţiune care astăzi este cunoscută drept cele „Şase Regate Saxone". Cu trecerea anilor, o parte din locuitorii tunelelor au fost nevoiţi, din cauza suprapopulării, să înainteze din ce în ce mai mult spre interior şi să-şi caute o nouă patrie în cele şase regate subterane. În secolul al XX-lea, fiecărei familii i s-a permis să aibă doar câte doi copii, deoarece mărimea peşterii în care se situa oraşul nu mai permitea creşterea populaţiei.

La începutul secolului al XVIII-lea, câţiva membri ai noii aristocraţii germane au convins rasa mai vârstnică a celor din Bodland să-şi trimită primii născuţi la universităţi din Germania. Aceşti tineri au fost obligaţi să depună un jurământ al tăcerii şi au zburat cu un avion către Germania în mai puţin de o jumătate de zi. Acolo s-au dat drept fiii unor bogaţi posesori de plantaţii din bazinul Amazonului. Astfel, prinţii germani dintr-o lume uitată de peste două sute de ani au primit o educaţie aleasă în artă şi istorie de la cele mai bune universităţi din lumea de deasupra. La întoarcerea în patria lor subterană, aceşti tineri au povestit despre evoluţiile tehnice pe care le-au văzut la suprafaţă. Când, de exemplu, a fost descoperită în Germania presa tipografică, principele moştenitor von Luckner a adus-o în lumea din interior.

În ciuda izolării, comunităţile germane din tunele au auzit că s-a luat din nou legătura cu civilizaţiile din afara spaţiului, cu cei

care îi părăsiseră pe strămoşii lor. Dar, deoarece propria lor civilizaţie se dezvoltase aşa de bine, au decis să rămână acolo.

Tunelul iniţial avea multe fundături şi, cu toate că i s-au adus multe îmbunătăţiri, îşi urma încă traseul natural, cu meandre asemeni cursului unui râu.

În anul 1851, germanii din tunel şi-au lăsat la o parte reţinerea faţă de oamenii de la suprafaţă şi au adus de acolo un inginer care să le îmbunătăţească sistemul. Într-un loc el a scurtat labirintul galeriilor cu patru sute de kilometri, forând o porţiune dreaptă de cincisprezece kilometri. În cadrul acestei galerii a fost săpată o peşteră de doi kilometri pătraţi. Acolo s-au construit mai târziu depozite, clădiri şi altele. S-a forat mai departe şi au fost înlăturate curbele. Vechea lungime de cinci mii de kilometri a fost considerabil micşorată. Locuitorii au împrumutat aparatură tehnică şi materiale de la cei din Bodland şi încet-încet au pus la punct un sistem de trenuri electrice pe care l-au îmbunătăţit mereu. Dar intrarea în tunel de la graniţa dintre Brazilia şi Peru a rămas un secret bine păstrat.

Pentru acei germani care s-au stabilit în centrul Pământului, în lumea cavă, clima era foarte plăcută, numărul lor crescând până la începutul secolului al XX-lea la zece milioane.

În urma vizitelor frecvente pe tărâmul de deasupra au început să circule zvonuri despre prinţii germani care, deşi locuiau sub Pământ, studiau la universităţi germane. De asemenea, inginerul german a povestit despre munca sa din oraşele secrete. În Primul Război Mondial, germanii din tunel au trimis un regiment de voluntari pentru a lupta de partea compatrioţilor lor. Membrii regimentului şi-au găsit multe rude, urmaşi ai celor de care se despărţiseră strămoşii lor cu paisprezece generaţii în urmă.

Oare nemţii din lumea subterană care au vizitat Germania în perioada Primului Război Mondial şi-au sfătuit concetăţenii de pe Pământ să-şi lase deoparte prudenţa şi să divulge secretul existenţei lor? Răspunsul este afirmativ, dar se mai adaugă şi alte aspecte. În documentele Departamentului de Stat american din decembrie 1914 şi din ianuarie până în martie 1915 se descriu eforturile pe care le-au făcut Statele Unite pentru a pune capăt Primului Război Mondial. Aici sunt menţionate şi eforturile depuse de germani ca să-şi păstreze un acces liber la naţiunea-soră subpământeană. Una dintre condiţiile semnării armistiţiului a fost următoarea:

„Germania imperială cere trecerea nestingherită către lumea subpământeană prin Antarctica, peste Polul Sud, în scopul unei viitoare colonizări."

Mai târziu, un reprezentant al Departamentului american de Stat, colonelul House, a prezentat această clauză premierului englez Lloyd George. Acesta a râs şi a spus: „Daţi-le germanilor acest bloc de gheaţă cu morse şi pinguini. Nu este decât un frigider uriaş. Poate că germanii au înnebunit?" În ceea ce priveşte lumea subterană, premierul credea că era o glumă. Se pare că în 1915 ministrul german al afacerilor externe, contele Zimmermann, ştia mult mai multe decât Aliaţii despre lumea din centrul planetei.

Ceea ce nu aveau habar Aliaţii era că germanii elaboraseră trei proiecte care dezvăluiau mai multe despre interiorul Pământului decât unele tradiţii şi mituri nedemonstrate. 1913 a fost anul când germanii au încercat pentru prima oară să dovedească existenţa „lumii din adâncuri" şi să echipeze o expediţie pentru a cerceta atent acest tărâm necunoscut şi a-l cuceri pentru Germania.

O lucrare ştiinţifică despre această călătorie neobişnuită a fost realizată în 1977 la o facultate de ştiinţe de la universitatea Georgetown, prelegerea fiind ţinută de un fost RFG-ist de atunci. Informaţiile au fost primite cu stupoare de către oamenii de ştiinţă consacraţi; mai târziu însă, toţi martorii au fost somaţi să păstreze o tăcere totală.

Probabil că nemţii cunoşteau teoriile emise în 1818 de John Cleves Symmes, un soldat din infanteria SUA, cum că Pământul era într-adevăr cav şi deschis la poli. Un alt american, Cyrus Reed, a pledat şi el în favoarea acestei teorii, acoperindu-se de ridicol. „Lumea din adâncuri" fusese deja menţionată de James McBridge într-o carte publicată în 1816, iar în 1838 susţinătorii lui Symmes au finanţat o expediţie americană în Arctica. Se poate oare ca ei să fi cunoscut şi povestea lui Jens şi Olaf Jansen, care susţineau în 1829 că au plecat cu un mic vas pescăresc spre Polul Nord, ajungând într-o ţară în care ar fi locuit uriaşi albi? Aparent, au stat acolo doi ani, până când au ieşit pe la Polul Sud. Doar unul dintre ei a supravieţuit, însă după ce şi-a spus povestea a fost internat într-o casă de nebuni.

Oare era posibil să fi cunoscut şi relatările primilor exploratori polari? Astfel, Frittjof Nansen, care a trăit între 1861 şi 1930 şi practic nu a ajuns la pol, atingând totuşi latitudinea de optzeci şi

şase grade, a povestit că în locul Soarelui a văzut doar un disc roşu învăpăiat, plat, străbătut de patru dungi negre egale.

Americanul Isaak-Israel Hayes, care a trăit din 1832 până în 1881, a vorbit despre faptul că la latitudinea de şaptezeci şi opt de grade a văzut în aer un fluture, păianjeni, albine, muşte şi un ţânţar.

Cercetătorul arctic Charles F. Hall, care între 1860 şi 1862 a stat cu eschimoşii, a descris urşii, potârnichile, vulpile şi alte animale care trăiau acolo. Şi alţi cercetători polari au făcut relatări asemănătoare, pomenind şi despre zăpada roz, galbenă, roşie şi verde, cromatică datorată polenului. Polen la Polul Nord? S-a descoperit şi zăpadă neagră, colorată astfel din cauza cenuşii vulcanice. Nu ştim de nici un vulcan care să se afle în acele ţinuturi. Faptul că polii sunt acoperiţi de o calotă de gheaţă nu corespunde cu concluziile dr. Kane, care a descoperit gheţarul Humboldt. Acesta vorbeşte despre imposibilitatea ca o densitate atât de mare de vapori şi ceaţă să fie generată de deschisa Mare a Nordului la nivelul unei suprafeţe glaciare închise.

Acest lucru, adică faptul că acolo ar fi o mare complet lipsită de gheţuri, a fost confirmat în 1868 de meteorologul Greely, care a condus o expediţie de doi ani în Ţara Grant. Chestiunea provenienţei aisbergurilor este supusă la diverse speculaţii, deoarece aceştia, aflaţi în mijlocul unei ape sărate, sunt alcătuiţi în totalitate din apă proaspătă.

Interesantă este şi povestea din cartea Etidorpha, unde este descris un francmason care, ca pedeapsă pentru trădarea secretelor lojei, ajunge în interiorul Pământului printr-un sistem de peşteri din Kentucky. Această poveste l-a inspirat pe Jules Verne pentru romanul său „Călătorie spre centrul Pământului".

Diverse speculaţii s-au făcut şi în martie 1913, când crucişătorul german „Moltke" a plecat din portul Kieler într-o misiune strict secretă, fiind vorba de găsirea căii de trecere prin nord-vest. Ca şi alte ţări înaintea ei, Germania încerca să descopere un drum care, pe la nord, să ducă prin strâmtoarea Bering către Pacific. Apropierea iminentă a războiului a făcut ca acest lucru să fie ţinut secret.

Nava era sub conducerea căpitanului von Jagow. Locotenentul von Tirpitz, un strănepot al reginei Victoria, se afla şi el la bord.

„Moltke" a navigat sub comanda căpitanului von Jagow mai întâi spre Islanda, apoi spre vârful sudic al Groenlandei, luând-o

spre nord-vest, de-a lungul coastei occidentale a acesteia, către insula Baffin, aparţinând Canadei. La sfârşitul lui mai, nava se afla în dreptul coastei de nord a insulei, la aproximativ şaptezeci de grade longitudine şi şaizeci de grade latitudine, ancorând pentru a aştepta topirea gheţurilor. În decursul a două săptămâni, în locul binecunoscutei rute vestice prin strâmtoarea Lancaster, menţionată pentru prima oară de Roald Amundsen în 1903, s-a deschis prin gheaţă un talveg care ducea spre nord. Gheaţa s-a spart, permiţând lui „Moltke" navigarea în ape deschise mai departe spre miazănoapte.

Acesta a fost primul fenomen inexplicabil. Talvegul deschis era mai lat decât se aşteptau germanii. În timp ce navigau mai departe, fanta se lărgea tot mai mult. Spre final s-a putut vedea până la orizont numai mare deschisă. La sfârşitul lui mai, nava încă mai naviga în ape tot mai calde. În aer zburau sturzi şi pe insulele pe lângă care treceau puteau fi văzuţi reni şi urşi negri care veneau din nord. Nava germană a navigat încet mai departe, măsurând permanent adâncimea. Douăzeci şi patru de ore pe zi era lumină.

Apoi, echipajul uimit şi-a dat seama că Soarele se afla foarte jos pe cer, coborând tot mai mult pe măsură ce vasul înainta. La sfârşitul lui iunie a dispărut de tot şi s-a aşternut un întuneric total. Acele compasului parcă înnebuniseră, iar nordul magnetic nu mai era de găsit. Era tot mai multă ceaţă, iar vântul se intensificase. Întunericul a dispărut treptat şi în faţă, în depărtare, se putea observa o lumină mată. În timp ce vaporul naviga mai departe, poziţia Soarelui a rămas neschimbată. Cerul era acum de un gri închis, aproape negru. Navigatorul credea că trecuseră peste Polul Nord şi că acum se aflau pe un curs necunoscut din nou spre sud.

În cele din urmă au ajuns pe o insulă stâncoasă locuită de eschimoşi care au venit cu bărcile pentru a-i saluta pe germani. Câţiva vorbeau daneza, deoarece fuseseră mai des în Groenlanda. Unul spuse că era lapon din Rusia. A doua zi au avut parte de o surpriză uriaşă. În jurnalul de bord s-a consemnat că pe o insulă au descoperit o specie de dinozauri despre care se credea până atunci că dispăruseră de mult. Lumea în care au păşit aici era aşa de fantastică încât cu greu puteau crede că e reală. Căpitanul şi-a convocat ofiţerii. Toţi erau perplecşi. S-a dat ordinul de întoarcere. După o călătorie de paisprezece zile a apărut din nou adevăratul Soare şi au ajuns în acelaşi loc unde ancoraseră la sfârşitul lui mai,

în dreptul insulei Baffin. În această perioadă, căpitanul von Jagow s-a decis să cerceteze mai amănunţit apele nordice. Cursul a fost programat astfel încât nava germană de luptă să parcurgă un arc de cerc în jurul deschizăturii care ducea în interiorul Pământului. Acolo au dat din nou de banchize solide şi de un frig groaznic. Cu ajutorul compasului s-a calculat în fine, dar totuşi eronat, că Polul Nord geografic s-ar afla în interiorul acestui orificiu. Această greşeală o făcuseră şi alţi cercetători înaintea lor.

La 10 iulie a început drumul spre casă şi la 1 august 1913 nava a ajuns din nou în portul natal. Comandamentului marinei imperiale germane i-a fost înmânat un raport care însă nu a fost dat niciodată publicităţii. În 1922, unul dintre ofiţerii navei, locotenentul von Tirpitz, şi-a publicat experienţele într-o carte cu titlul „Memoriile marelui amiral Tirpitz". Unul dintre cei mai înfocaţi cititori ai acestei scrieri a fost Adolf Hitler. Cartea l-a convins că există totuşi o intrare spre interiorul Pământului. Printre cărţile care au fost arse în 1936 de către naţional-socialişti s-a numărat şi lucrarea lui von Tirpitz despre călătoria navei „Moltke" către Polul Nord. Agenţii lui Hitler au confiscat toate cărţile nedorite pentru a le distruge, dar von Tirpitz a luat o copie a scrierii sale şi a ascuns-o într-un loc sigur.

În 1924, marina imperială germană a scos la lumină vechile rapoarte despre expediţia din nord. Nava înaintase cel mult şase sute de kilometri prin coridorul maritim, însă demonstrase existenţa unei deschideri. Dacă ar fi să existe o deschizătură care să ducă în interiorul Pământului, după cum credeau inginerii germani, atunci poate că într-o altă călătorie s-ar fi putut constata unde se termina această intrare şi de unde începe lumea din adâncuri.

Există puţine informaţii despre călătoria spărgătorului de gheaţă german care a fost ales pentru această expediţie. Puţinul pe care-l ştiu provine numai din rapoartele serviciului secret american din anii 1924/25. În 1924, unele nave americane au urmărit spărgătorul de gheaţă german în direcţia banchizelor, la nord-est de Groenlanda, până când nava germană şi-a croit drum prin gheaţă şi a dispărut. În documentele marinei americane scrie că un an mai târziu, în 1925, spărgătorul de gheaţă german s-a întors şi a ancorat zece zile în portul capitalei înainte de a porni din nou spre Hamburg. Conform documentelor serviciului secret,

nava şi echipajul au petrecut cea mai mare parte a anului în interiorul Pământului. Ţelul lor final era necunoscut. Nemţii au efectuat o a treia vizită în lumea subterană probabil în 1932, dar acest raport n-a putut fi confirmat.

La ordinul Führer-ului, autorităţile au strâns cu grijă toate informaţiile despre această Walhalla subpământeană. Dar germanilor din lumea subpământeană şi în special celor din Bodland, care trăiau în pace de trei mii de ani, nu le-a scăpat faptul că forţele ascunse din spatele guvernelor pregăteau un nou război între ţările de la suprafaţă. Germania, ca şi Anglia şi SUA au fost împinse în acest război, dar celor din Bodland nu le-au scăpat nici ambiţiile personale ale lui Hitler.

În 1936 Hitler a decis, din motive încă necunoscute, să trimită o echipă de cercetare în lumea subpământeană. Bodlandezii i-au observat pe germani în toată această perioadă şi în final au invitat echipa în capitala Bodland-ului, unde au fost bine ospătaţi înainte să se întoarcă acasă. Regele din Bodland a fost invitat, la rândul său, să viziteze „Al treilea Reich". În octombrie 1936 regele Haakkuuss al III-lea din Bodland a primit invitaţia şi cu ajutorul navei sale spaţiale particulare a ajuns în Germania. După ce a vorbit cu germanii din lumea de la suprafaţă, a fost foarte impresionat de spiritul naţional şi de tăria lor, dându-şi însă seama că se îndreaptă spre un război de mare anvergură. El îl luă pe Hitler şi pe câţiva din ofiţerii acestuia deoparte şi spuse: „Ca frate german, trebuie să vă spun că vă aflaţi pe pragul unui război care va duce Germania într-o catastrofă. Vă rog să nu participaţi la această nebunie şi să vă mai gândiţi înainte de a vă conduce naţiunea spre catastrofă pentru a doua oară în acest secol. Războiul înseamnă ură, karma negativă şi nefericire naţională. Duceţi o politică pozitivă de pace."

După vizita oficială a regelui din Bodland, Hitler le-a ordonat generalilor statului său major să caute imediat deschiderea către Polul Sud pentru a regăsi civilizaţia germană pierdută din interiorul Pământului. Aceste căutări din 1937 şi 1938 au ajuns să fie cunoscute de Aliaţi atunci când serviciul secret american şi cel englez au văzut documentele germane care le-au căzut în mână. Acolo ei au găsit toate informaţiile despre expediţia efectuată în Antarctica sub comanda căpitanului Ritscher, pe care ai amintit-o puţin mai devreme; echipa acestuia a fost dezmembrată pentru a se ascunde secretele continentului, care iniţial a fost o insulă tropicală.

Apărea foarte des un nume: Kurt von Kugler, un alpinist experimentat. Acesta şi-a condus grupul printr-un coborâş de trei kilometri de gheaţă groasă în apropiere de locul numit „Rainbow City" şi a găsit indicii despre o civilizaţie străveche dar foarte evoluată, anterioară oricărei alte culturi ce fusese descoperită până atunci. Germanii au petrecut mai mult de o lună într-o oază cu izvoare calde şi pomi tropicali, unde erau cultivaţi pepeni şi alte fructe. Asta i-a îndemnat să caute mai departe, astfel că au mai găsit şi alte văi şi au adunat o mulţime de informaţii despre viaţa din interiorul Pământului. Raportul de o sută de pagini şi cele trei sute de poze care au intrat în posesia Aliaţilor au constituit o descoperire senzaţională. Documentele cu privire la cucerirea paşnică a Antarcticii au fost în cele din urmă predate Statelor Unite, care le-au făcut repede să dispară în secţiunea referitoare la poli din Arhivele Naţionale. Scopul şefului acestui departament, Franklin Birch, consta în primul rând în negarea existenţei documentelor pentru a împiedica examinarea lor publică.

Germanii au lăsat hărţi cu rute de călătorie, precum şi imagini luate din aer. Când le-au găsit, americanii i-au anunţat pe englezi şi l-au trimis pe amiralul Byrd în Antarctica pentru a face cercetări. Expediţia era formată din americani, britanici şi canadieni. Unul dintre participanţii englezi a fost renumitul Sir Robert Scott, cu care am avut ocazia să vorbesc o dată."

„Dar chiar cunoşti pe toată lumea, nu-i aşa?" l-am întrerupt din nou dând uşor din cap.

„Mda, la fel ca şi tine! Ai călătorit mult şi cunoşti oameni şi personalităţi pe care cu siguranţă nu le întâlneşti din întâmplare pe stradă. Am dreptate?"

„Da, e adevărat", i-am confirmat lui John. „Amândoi ne-am îndeplinit misiunea în felul nostru şi aşa ajungi să dai de oameni pe care trebuie să-i întâlneşti."

„Corect. Dar lasă-mă să continuu, căci acum problema devine într-adevăr interesantă. În anul 1938, echipa germană formată din militari şi cercetători a dat de valea de la Polul Sud. Au pătruns în deschizătura lată de două sute de kilometri şi au înaintat încă opt sute de kilometri. Apoi fundul văii a căzut brusc, iar zăpada şi gheaţa au dispărut la fel de repede. Grupul, care era aprovizionat pe calea aerului, au păşit în deschizătură spre interiorul Pământului. Un

echipaj german a decolat cu un dirijabil Dornier. Restul este istorie. Ei au zburat spre nord şi au aterizat la mii de kilometri depărtare, într-o ţară cu oameni care semănau cu ei şi care vorbeau un dialect german străvechi. Erau urmaşii acelor mercenari germani a căror străbuni au dispărut în 1572 în bazinul Amazonului. În documentele capturate, Aliaţii au putut citi cum echipele de cercetare ale lui Hitler au avut o întâlnire emoţionantă cu rudele de mult dispărute. Rezervorul dirijabilului Dornier a fost umplut cu o substanţă chimică mult superioară carburantului iniţial, şi germanii au zburat spre casă. Îşi regăsiseră vechea Thule.

Al Doilea Război Mondial a început oficial în septembrie 1939. Trupele hitleriste au invadat Polonia. Marea Britanie şi coloniile ei au declarat război Reichului german. În 1941 Hitler atacă Rusia şi în acelaşi an Roosevelt intră în război de partea Aliaţilor. Profeţia rostită în 1936 de regele Haakkuuss al III-lea avea să se concretizeze. Deja în 1943 Hitler a trebuit să recunoască că nu putea lupta concomitent pe trei fronturi împotriva unui duşman cu efective şi provizii inepuizabile, astfel că al Treilea Reich şi-a modificat planurile. În toamna lui 1943, Germania a trimis o altă expediţie pe calea aerului care urma să pătrundă în lumea din adâncuri pe la Polul Sud. Expediţia avea scopuri paşnice, având misiunea să constate dacă o parte din lumea dinlăuntru putea fi colonizată de către germani. Membrii ei au adus daruri şi au fost bine primiţi de către verii germano-saxoni care se instalaseră acolo în secolul al XVII-lea. Tot atunci, germanii din Reich au dat peste o rasă care era probabil cea mai evoluată din punctul de vedere al dezvoltării: bodlandezii. Adolf Hitler i-a adresat regelui Haakkuuss al III-lea din Bodland rugămintea de a-i da un pământ nepopulat în apropierea intrării către lumea subpământeană, la Polul Sud, dar regele a respins cererea, oferindu-le totuşi nemţilor posibilitatea de a se stabili gratuit în alt ţinut liber, cu condiţia să încheie un pact etern cu Bodland-ul şi să se angajeze că vor trăi în pace cu celelalte naţiuni.

Germanii de la suprafaţă s-au declarat de acord cu aceste condiţii, drept care regele din Bodland a convocat o şedinţă specială a Parlamentului, invitându-i pe delegaţii celui de-al Treilea Reich să participe. Cu această ocazie, regele a ţinut o cuvântare care a fost recepţionată în toată ţara subpământeană cu ajutorul unui sistem de transmisie tridimensională la distanţă.

John scotoceşte în biblioraft, scoate o hârtie marcată cu un bileţel galben şi citeşte: „Cetăţeni ai Bodland-ului! După cum ştiţi deja, ne vizitează o delegaţie a rudelor noastre germane din ţinutul de deasupra. Aceşti vizitatori se numesc cetăţeni ai celui de-al Treilea Reich. Atât ei, cât şi noi avem origini comune, cu o vechime de cel puţin treizeci de mii de ani. În vremea respectivă locuiam împreună la suprafaţa Pământului în Persia, ţară care astăzi se numeşte Iran. Strămoşii noştri comuni locuiau şi în ţările învecinate din această regiune, care în prezent poartă numele de India, Pakistan, Afganistan, Siria etc. În zilele noastre, ţările acestea sunt locuite de populaţii nongermane. Leagănul rasei noastre a fost, bineînţeles, Antarctica, pe care strămoşii noştri au părăsit-o plecând în Persia când regiunea a început să fie acoperită de gheţuri. Ştiţi că naţiunea noastră a fost distrusă la suprafaţa Pământului de o rasă răuvoitoare de pe o altă planetă care ne-a ucis concetăţeni cu milioanele. Această rasă, „oamenii-şarpe", au aterizat cu navele lor spaţiale în ţara noastră. Mulţi dintre strămoşii noştri au trebuit să se ascundă în peşteri, unde s-au stabilit definitiv de-a lungul anilor. Ei nu s-au putut reîntoarce niciodată în ţinuturile lor de origine, care au fost ocupate de invadatorii extratereştri. Astronomii noştri cred că aceştia provin de pe o planetă ciudată care a intrat în sistemul nostru solar şi a provocat şi era glaciară. În timp ce strămoşii noştri locuiau în peşteri şi tunele, o parte din ei s-au separat şi printr-o peşteră din Pădurea Neagră au urcat din nou la suprafaţă. Din aceştia s-au format germanii moderni, şi rudele lor s-au împrăştiat în toată emisfera nordică a Pământului. După cum ştiţi, noi, cei din Bodland, suntem cealaltă ramură a acestui popor care a părăsit Persia, s-a îngropat în interiorul Pământului şi în cele din urmă s-a stabilit în aceşti munţi din Bodland. Vreau să precizez că germanii de pe suprafaţa Pământului şi cei care trăiesc sub Pământ se deosebesc unii de alţii, dar ne mai putem înţelege, ba chiar şi obiceiurile şi muzica noastră sunt încă foarte asemănătoare."

Regele a făcut o scurtă pauză, în timp ce germanii din cele două lumi ascultau interesaţi. „Concetăţeni, tema cea mai importantă despre care vreau să discut cu dumneavoastră este următoarea: Fraţii noştri de la suprafaţă se află într-un război care nu poate să însemne decât distrugerea naţiunii lor. Conducătorul lor, Adolf Hitler, nu a acţionat bine. L-am avertizat cu trei ani înainte de

începerea războiului, dar n-a ascultat de sfatul meu. I-am spus că în cazul în care naţiunea lui va purta un război, alţi doi conducători care-şi doreau conducerea lumii se vor uni pentru a distruge Germania. Fraţii noştri de la suprafaţă sunt pe cale să piardă războiul. Este doar o chestiune de timp până când, conform planurilor duşmanilor ei, Germania va fi înfrântă şi distrusă. O delegaţie din Germania este aici, în Parlamentul nostru. Ei au venit în numele Fiihrer-ului lor pentru a ne cere sprijinul. Fără ajutorul nostru, poporul lor de la suprafaţă va fi distrus. Conducătorul lor are încă, în ciuda nereuşitei sale, potenţialul de a fi un om măreţ, dacă i se va arăta direcţia corectă; acesta este motivul pentru care l-am inclus în planul meu. Vreau să-l iau ca ajutor la evacuarea poporului său în lumea noastră, dar în următoarele condiţii:

Vă vom ceda teritoriile noastre nelocuite din sud pentru a le coloniza. Vă vom ajuta la desţelenirea acestor regiuni. După aceea, cei nou-veniţi pot rămâne pentru totdeauna sau se pot întoarce la suprafaţă. Vă vom acorda tot sprijinul nostru pentru a vă uşura începutul ca naţiune nouă. Dar înainte de a ne da silinţa să vă ajutăm, conducătorii voştri trebuie să semneze un contract în care se obligă să renunţe pentru totdeauna la război şi să nu provoace nici un fel de conflict atâta timp cât locuiesc printre noi. Orice nou-venit va semna un astfel de contract înainte de a fi primit ca cetăţean în lumea noastră. Bodland-ul va supraveghea toate proiectele noi şi va avea grijă să nu fie construite aparate ce ar putea fi folosite în scop războinic. Acei germani de la suprafaţa Pământului care adoptă o poziţie războinică, sperând să continue mai târziu războiul mondial, nu au voie să se stabilească printre noi. Guvernul din Bodland va desemna o comisie care să examineze temeinic pe fiecare nou-venit. Această comisie va activa pe o perioadă de treizeci de ani, adică până în 1973."

Regele Haakkuuss şi-a încheiat discursul. O comisie parlamentară a redactat amănuntele contractului. Trei zile mai târziu, parlamentul din Bodland i-a dat regelui documentele la semnat. Vizitatorilor din Germania li s-a înmânat o copie a textului scrisă în limba celor din Bodland, pe care n-au putut s-o descifreze. Bodlandezii au fixat o sticlă peste pagini şi, sub ochii miraţi ai germanilor, textul s-a preschimbat într-o germană clară şi precisă. Documentul a fost acceptat fără reticenţă, şi la scurt timp a fost prezentat ambelor părţi. S-a lăsat loc pentru semnătura

lui Adolf Hitler şi a altor politicieni germani. Regele i-a luat pe oaspeţi de o parte şi le-a spus că, în cazul în care ar încălca înţelegerea declanşând un război, armele celor din Bodland îi vor nimici într-un atac atât de fulgerător, încât n-or să apuce să-şi rememoreze cursul vieţii.

De îndată ce s-au întors în Germania, delegaţii i-au înmânat contractul lui Hitler. Când l-a văzut, se pare că a făcut o criză de nervi, dar apoi l-a semnat. A fost înfiinţată o comisie guvernamentală secretă care răspundea numai în faţa lui Hitler şi a altor trei persoane necunoscute. Scopul acestei comisii consta în pregătirea celui de-al Treilea Reich pentru plecarea în lumea subpământeană. Germanii se vor stabili în vecinătate sub privirea atentă a celor din Bodland, care îi vor ţine sub observaţie treizeci de ani.

Clădirile înalte pe care voia să le construiască Albert Speer în Berlin după câştigarea războiului vor fi acum ridicate în Neu-Berlin, fără însă ca arhitectul să fie prezent. Mii de bodlandezi i-au ajutat pe noii veniţi să-şi construiască naţiunea.

Lucrările la Neu-Berlin au început în anul 1943. A fost construit un nou Reichstag şi un palat pentru Hitler. Până în 1944 a fost gata canalizarea. Locuinţele provizorii şi clădirile pentru birouri fuseseră deja ridicate de cei din Bodland şi de germani.

Emigranţii din cel de-al Treilea Reich au avut de depăşit două greutăţi: mai întâi, coborârea într-o prăpastie de două sute de kilometri prin deschizătura din Antarctica. Echipa germană de cercetare nu a descoperit nici un loc de aterizare pe continentul acoperit cu gheaţă. De aceea, toţi oamenii şi proviziile care trebuiau aduse prin ruta de la Polul Sud spre interiorul Pământului erau transportaţi cu avioane obişnuite – lucru aproape imposibil de realizat, chiar dacă dispuneau de depozite de aprovizionare. O alternativă la care s-au gândit mai târziu consta în utilizarea farfuriilor zburătoare pentru deplasarea spre ascunzătorile secrete din emisfera sudică. Aceste ascunzători formau nucleul unui pod aerian gigantic. Mai târziu au fost transportate pe calea aerului şi materialele suplimentare.

Cel de-al doilea impediment era însuşi tunelul, care ducea în adâncime spre „Vechea Germanie". Tunelul iniţial de cinci mii de kilometri fusese modernizat la mijlocul secolului al XIX-lea,

dar după criteriile actuale era nesatisfăcător. La început a fost folosit de către diferitele comunităţi din interiorul Pământului pentru comerţul interior, dar nu pentru transportul în comun. De aceea, după cercetări întreprinse de inginerii din Bodland s-a recomandat o revizie drastică. Se intenţiona să se scurteze lungimea totală ca să se construiască mai multe tunele adiacente pentru aşezările locale, precum şi un sistem total nou de monorai cu o intensitate a curentului suficientă pentru a trage până la douăsprezece vagoane.

Pe când al Doilea Război Mondial lua o întorsătură nefavorabilă pentru Germania, în 1943, traficul cu germanii din lumea subterană s-a intensificat cu ajutorul avioanelor şi al sistemelor de tunele. Aceşti germani şi-au rugat fraţii de la suprafaţă să-i ajute la modernizarea galeriilor, pentru a putea fi puse imediat în funcţiune în cazul în care emigranţii trebuiau aduşi rapid în interiorul Pământului. În anul 1944, prin coridorul brazilian au sosit în valuri imense cete de germani înfrânţi care s-au îndreptat prin tunel spre noua lor patrie. Ei nu mai puteau să aştepte reconstruirea sistemelor de tunele şi a căii ferate, căreia i se dăduse porecla de „ascensor spaţial".

L-am întrebat o dată pe un nou-german care a fost poziţia celor din interiorul Pământului faţă de fraţii lor de la suprafaţă care, înfrânţi în cel de-al Doilea Război Mondial, s-au refugiat în lumea subterană. El a comparat relaţia cu aceea dintre englezi şi americani din timpul războiului. Englezii, cea mai vârstnică rasă anglo-saxonă, erau în dificultate, astfel că fraţii lor de peste Atlantic le-au sărit în ajutor. De asemenea, am întrebat dacă cele şase regate vechi ale germanilor de sub Pământ sau cei din Bodland s-ar uni cu noii veniţi din Reich. „Nu, mi s-a răspuns. Fiecare Reich din interiorul Pământului îşi are propriile sale particularităţi culturale, la care nu va renunţa niciodată. Cei din Bodland trăiesc în pace din timpuri străvechi, şi se aşteaptă ca noii veniţi să le respecte principiile. Aceste naţiuni pot fi comparate cu Canada şi SUA. Fiecare din aceste ţări dispune de tradiţii proprii, dar un străin de-abia şi-ar da seama de vreo diferenţă socială sau politică între Calgary şi Dallas, în afară de anumite trăsături caracteristice naţionale. Interlocutorul mi-a explicat mai departe că germanii din tunel, ai căror strămoşi au început emigrarea în interiorul Pământului, vor rămâne în legătură

cu cele şase regate vechi atât pe plan economic cât şi social. Datorită comerţului şi traficului frecvent desfăşurat între ei, cu timpul multe diferenţe s-au estompat.

În anul 1943, „Societăţii Feroviare a Celor Două Lumi" i-a fost schimbat numele în „Societatea Feroviară a Lumii Subpământene". La recomandările inginerilor din Bodland a fost adus un germano-elveţian pe nume Karl Schneider, care trebuia să reconstruiască tunelul într-o perioadă de cinci ani.

Schneider avea o vastă experienţă în acest domeniu, întrucât lucrase la tunelul Simplon între Milano şi Brig în Elveţia, şi de asemenea la proiecte de tunele în Rusia, Australia şi Africa de Sud. Echipele de măsurători ale lui Schneider, sub conducerea inginerilor bodlandezi, au avut nevoie de doi ani pentru a pregăti derivarea traseului. Au fost deschise tunele noi de aproximativ cinci sute de kilometri, săpate deseori în stânca dură cu ajutorul laserelor şi al aparatelor de sfredelire. S-au descoperit numeroase peşteri naturale, ce au fost utilizate la circulaţia de mărfuri şi a trenurilor. La terminarea activităţii de măsurare, Schneider s-a reîntors la suprafaţa Pământului şi a angajat cinci mii de muncitori indieni, care erau familiarizaţi cu munca în mină. De asemenea, a angajat câţiva supraveghetori bilingvi. Toţi aceştia au fost cazaţi în locuinţe subterane.

Pe primii cincizeci de kilometri, unde gravitaţia era aproape egală cu cea de la suprafaţa Pământului, intrările în tunel au fost concepute orizontal, apoi traseul a căpătat o înclinaţie de aproximativ treizeci şi două de grade. După ce indienii au forat adânc în învelişul de stâncă, s-au trezit înconjuraţi de o mare întindere de pământ. De acum puteau să meargă pe întreaga suprafaţă interioară a Pământului, trei sute şaizeci de grade, fără să cadă. Ei nu şi-au dat seama că au lucrat la un proiect în interiorul mantalei terestre, crezând ceea ce li se spusese, şi anume că vor săpa într-o mină după aur. Corectarea tunelului în partea interioară a mantalei a necesitat o altă forare prin scoarţă pe un traseu în formă de spirală lung de cincizeci de kilometri. Teoretic, o piatră aruncată de pe suprafaţa Pământului prin orificiul de intrare ar cădea abrupt în jos, după care ar pluti pe o traiectorie spiralată spre centrul mantalei terestre şi în cele din urmă s-ar lipi de aceasta.

Tunelul a fost terminat în 1948. În timp ce lucrările progresau, trenurile tot mai aduceau emigranţi germani către interiorul

Pământului şi-i lăsau pe continentul Agartha, unde se stabiliseră primii colonişti germani, după care trenurile lumii subpământene îi transportau în noua lor patrie din emisfera sudică. Trenurile care veneau sau plecau din lumea interioară urmau legea normală a gravitaţiei. Îşi foloseau frânele până când ajungeau la punctul zero de gravitaţie, iar în partea a doua a călătoriei apelau la mecanismele electrice pentru urcare. După ce tunelul a fost sfredelit şi lăsat să se răcească, s-a instalat monoraiul. La încheierea lucrărilor au fost aduse trenuri electrice noi din Germania, care puteau trage douăsprezece vagoane. Curentul electric provenea dintr-o uzină aflată în interiorul Pământului în dreptul Polului Sud. Se folosea energia solară care pătrundea prin orificiul de intrare. Monoraiul primea curent de la şina amplasată dedesubt, contactul fiind asigurat de o roată cu canelură. Partea superioară a trenului era ţinută de o altă roată, care aluneca sub o şină fixată deasupra.

Farfuriile zburătoare fabricate în Germania au trebuit repede să-şi dovedească fiabilitatea. În curând s-a început mutarea personalului şi echipamentului, iar pentru asta au fost folosite noile avioane. După ce echipamentele şi aparatura pentru producţia farfuriilor zburătoare au fost aduse prin intrarea de la Polul Sud în interiorul Pământului, acestea au fost date în folosinţă, operând de atunci din baze secrete aflate în America de Sud. S-a început cu construcţia unei topitorii şi a unei fabrici pentru producţia de farfurii zburătoare destinate transporturilor mari, cu un diametru de o sută douăzeci de metri.

Prima sarcină a giganticelor OZN-uri a fost să zboare spre America şi să ia de acolo şase vehicule cu şenile. Cumpărătorii germani au achiziţionat aceste maşini la Detroit şi le-au transportat cu trenul, împreună cu piesele de schimb, la New Orleans. La adăpostul întunericului, vehiculele au fost duse la o fermă retrasă şi, de la un terminal aflat la adâncime, au fost încărcate în imensele farfurii zburătoare. Aparatul a fost pilotat de căpitanul Erich von Schusnick până în Brazilia, unde au fost descărcate alte echipamente şi unelte. La două zile de la plecarea din New Orleans, după o escală de treizeci şi şase de ore pe un aerodrom din bazinul Amazonului, încărcătura a aterizat în Neu-Berlin. În acelaşi fel, farfuriile zburătoare mai mici au adus din depozite secrete aflate în Germania şi SUA aparate de felul strungurilor, maşinilor de crestat şi motofrezelor, precum şi macarale. Mărfurile americane

fuseseră cumpărate de nemţi din New York înainte de sfârşitul războiului, cu ajutorul unor oameni de paie, apoi fiind aduse la Rio de Janeiro. Deseori erau transportate din America cu ajutorul farfuriilor zburătoare, în ţinuturi din deşert puţin populate. Aceste mărfuri erau plătite cu cecuri, prin băncile elveţiene, iar aurul german era colectat în metropola americană de „New York Trading Company". La sfârşitul lui 1944 şi începutul lui 1945, germanii au trimis către Spania multe încărcături cu alimente, care au fost luate de acolo cu farfurii zburătoare şi/ sau au fost încărcate în submarine noi ori în cele vechi, cărora li se dăduse porecla de „vaci de mare". Mărfurile trebuiau să fie aduse în porturile din interiorul bazinului amazonian. Exista o nevoie presantă de unelte, matriţe şi topitorii. Fiecare aparat necesar era dus în lumea subterană de farfuriile zburătoare. În 1946 echipele de cercetare din interiorul Pământului au descoperit mari zăcăminte de fier, cupru şi aluminiu, bogăţii care au început să fie folosite în topitorii. Produsele din lemn, cum ar fi placajul, erau aduse prin tunel din Brazilia.

În timpul operaţiunii din 1944 şi 1945, germanii au realizat că farfuriile zburătoare sunt cu mult superioare avioanelor obişnuite. Ei erau siguri că până în anul 2000 acesta va fi tipul de avion militar cel mai important.

Măsura de evacuare pusă în practică de germani în 1945 nu putea fi trecută cu vederea. Singurul indiciu pe care l-au avut Aliaţii era că mase de germani – inclusiv Hitler – au dispărut cu desăvârşire. Hitler a ajuns în Argentina cu submarinul, trecând prin Columbia şi Brazilia. Călătoria sa a fost în mod voit încetinită, căci el trebuia să ajungă când pregătirile erau terminate şi când erau destule case disponibile în Neu-Berlin. La sosirea în capitala Bodland-ului i s-a adus foarte clar la cunoştinţă că el şi oamenii săi pot rămâne numai dacă se vor comporta paşnic. Hitler a confirmat promisiunea deja făcută.

În anii 1945 şi 1946, serviciul secret american şi-a concentrat atenţia asupra ţinutului Quinta din Peru. Aici se observase cum germanii dispăreau în interiorul Pământului. Americanii aveau acum de-a face cu un alt gen de nemţi decât aceia care dispăruseră cu săptămâni sau luni în urmă din ţara lor natală. Ei şi alţi agenţi internaţionali au întâlnit germani siguri pe ei, care îşi divulgau identitatea deschis. Numai că nu explicau de ce s-au stabilit în

această parte a globului. Tabere de germani existau ascunse în Brazilia, Columbia, Paraguay, Ecuador, Guineea britanică, precum şi în alte ţinuturi îndepărtate. Aceşti germani erau pregătiţi ca, atunci când aveau să fie chemaţi, să ia ultimul tren către noua lor patrie. Specialiştii, de care era atâta nevoie, au fost urcaţi în primele trenuri, în timp ce acele persoane care aveau prioritate maximă au călătorit cu farfurii zburătoare germane sau bodlandeze prin intrarea de la Polul Sud. Până la urmă, în lumea subterană s-au stabilit două milioane şi jumătate de germani. Doar în anii 1944/45 au fost transportaţi cu trenul sau cu farfuriile zburătoare aproximativ două sute de mii. Nu s-a făcut un calcul anual, dar populaţia se mărea rapid. În 1948 au sosit fete nemţoaice care s-au căsătorit cu prietenii lor aflaţi deja acolo. Familiile ale căror taţi veniseră cu primul val erau acum unite pe diferite căi. Cu ajutorul acţiunii „liftul spaţial" au fost transportaţi săptămânal în 1948 trei mii şase sute de pasageri, dintre care majoritatea călătoreau înspre interiorul Pământului. Transportul se efectua de trei ori pe săptămână în ambele direcţii.

În 1948 se prevedeau în mersul trenurilor şase opriri pentru pauze. Vehiculele circulau între staţii cu o viteză de două sute de kilometri la oră şi aveau nevoie de mai puţin de douăzeci şi patru de ore pentru a parcurge întregul traseu. Zeci de comunităţi s-au înfiinţat în peşterile nou descoperite. Aceste comunităţi erau aprovizionate de trenuri mici care nu ajungeau niciodată la suprafaţă. Mai târziu, în cele trei până la cinci vagoane se puteau transporta numai trei sute, maximum cinci sute de pasageri pe săptămână. Celelalte vagoane erau încărcate cu mărfuri.

În apropierea depozitului subteran, care în 1572 era doar o nişă într-o peşteră, se creaseră premisele ca în timp să se formeze o mare comunitate germană. În ziua de azi nemţii revin la suprafaţă în apropiere de Iquitos, călătoresc spre Manaus şi zboară cu liniile aeriene VARIG către Rio de Janeiro. De acolo călătoresc cu „Pan Am" către San Juan, în Puerto Rico sau la Lisabona, iar apoi cu avionul sau cu trenul în Germania.

În prezent, mulţi germani se întorc în ţara de origine pentru a-şi petrece acolo bătrâneţea. Unii dintre ei se statornicesc şi în America de Sud sau în SUA, Canada, Anglia ori Spania.

În anul 1946, când cei din Bodland supravegheau constituirea forţelor armate aeriene, terestre şi navale, care trebuiau să aibă

numai o funcţie de apărare în noua Germanie, s-a produs un eveniment care a pus în pericol însăşi supravieţuirea germanilor de acolo. Primejdia venea dintr-o direcţie neaşteptată. Pe 12 iulie 1946, trupele de observaţie au anunţat o invazie aeriană din nord. Noii germani ştiau că un duşman putea ataca fie dinspre Polul Nord, fie pe la intrarea de la Polul Sud, dar au constatat cu surprindere că nu era vorba de avioane sau rachete lansate de foştii duşmani de la suprafaţă, ci de farfurii zburătoare.

Vechii vikingi din partea nordică a lumii interioare observau cum sosesc din ce în ce mai mulţi nemţi, privind cu suspiciune aceste acţiuni militare ale noilor locuitori. Cum ştiau că naţional-socialiştii ocupaseră Norvegia şi Danemarca, au decis să-i atace pe noii germani. Pentru prima oară, aceştia au trebuit să se apere.

Pe ecranele radarelor au apărut farfurii zburătoare care se deplasau cu o viteză uimitoare către sud, în direcţia Neu-Berlin şi Neu-Hamburg. Ele veneau dint r-un oraş nordic din ţara vikingilor, Kupenhagen, metropolă cu o populaţie de circa trei milioane de oameni. S-a dat alarmă de grad zero şi tot mai multe farfurii zburătoare germane s-au ridicat de la sol. Naţiunea celor douăsprezece milioane de vikingi, Vikingland, ataca aşadar ţărişoara noilor germani. Primele lupte aeriene erau deja în toi, când atlanţii le-au dat vikingilor un ultimatum: în cazul în care nu încetară imediat conflictul, atlanţii vor fi nevoiţi să atace, distrugând ţara vikingilor cu ajutorul laserelor lor. Ei i-au anunţat pe vikingi că nemţii sunt bineveniţi, deoarece transformă în terenuri arabile un pământ sterp, nelocuit. De asemenea, au spus ei, germanii, care sunt înrudiţi cu vikingii, sunt pe timp de pace cel mai productiv popor de pe Pământ, iar în timp de război cel mai distrugător. Ambasadorul atlanţilor le-a mai transmis: Lăsaţi-i pe germanii de aici, de sub Pământ să trăiască în pace. Nu vrem ca războiul de la suprafaţă să ajungă şi în locurile acestea."

Ceea ce nu ştiau vikingii şi noii germani era că cei din Atlanta, care observaseră începuturile neaşteptate ale ostilităţilor, au atacat cu propriile lor farfurii zburătoare. Ele se mişcau în faţa şi deasupra formaţiunii vikinge care înainta şi, fără să fie observate, au produs un câmp de forţă impenetrabil. Navele vikingilor, care nu ştiau de această descoperire, au dat peste nişte bariere de netrecut. Astfel, războiul a fost înăbuşit din faşă.

„Stop, stop, stop!" i-am întrerupt furtuna de informaţii. „Cred că-mi plesneşte capul. Iar te întreb, de unde ai datele astea precise? Vreau să spun că ştiu o parte din poveste şi îmi este cunoscută şi teoria cu lumea din adâncuri, dar de unde atâta exactitate?"

„Ei, bine" a început John să se justifice. Povestea despre prima fază a emigrării germane în lumea subterană, produsă involuntar în 1572, am aflat-o parţial din arhivele portugheze de la Lisabona, din arhivele franceze de la Paris şi arhiva Vaticanului de la Roma.

Un nepot al căpitanului von Jagow, Helmut von Jagow, mi-a oferit în 1977 câteva amănunte, împreună cu domnul von Tirpitz, fost mare amiral al flotei germane din Marea Nordului care, tânăr locotenent fiind, activase la bordul acestei nave. Erich von Schusnick, care la sfârşitul anilor şaptezeci locuia încă la Washington, mi-a răspuns la întrebările referitoare la numărul actualelor oraşe germane din mantaua terestră. Toate informaţiile despre Bodland le-am primit de la dr. Jerrmuus, un cetăţean din Bodland care azi trăieşte în Statele Unite. O mare parte a informaţiilor despre tunel le-am primit din alte surse, de exemplu de la inginerul elveţian Karl Schneider. De asemenea, am cercetat numeroase documente oficiale, manuscrise şi nenumărate cărţi din Biblioteca Congresului, care nu aveau decât cifre înscrise pe ele. Am bătut mult pasul pe loc cu această poveste presupusă fabuloasă despre mutarea germanilor în lumea subpământeană. Am făcut pasul decisiv când l-am găsit pe dr. Jerrmuus, care mi-a răspuns la multe întrebări despre planurile germanilor privind emigrarea în lumea interioară dinaintea celui de-al Doilea Război Mondial, cât şi evacuarea de după război. Dr. Jerrmuus a fost cel care mi-a povestit despre discursul regelui Haakkuus al III-lea, care i-a salutat pe germanii de la suprafaţa Pământului în anul 1943.

Dar să ne întoarcem la tema noastră. Germanii tocmai ce avuseseră parte de prima lor experienţă războinică împotriva vikingilor, când au avut de-a face cu un vechi duşman din lumea de deasupra."

„Acum bineînţeles că vine povestea amiralului Byrd, care în 1947 a atacat ţara noilor saxoni, este?" i-am spus eu arogant.

„Mda, aşa-i."

Capitolul 9
Amiralul Richard E. Byrd descoperă la Polul Sud intrarea către lumea din adâncuri

La conferinţa de la Potsdam s-a hotărât că America va trimite prima expediţie în Antarctica pentru a-i căuta pe soldaţii germani şi pe conducătorul acestora, care părăsiseră Germania prin diferite căi de refugiu. De asemenea, participanţii au aprobat în unanimitate ca, imediat ce se încheie pregătirile, Statele Unite să intre în forţă în Antarctica. La rândul lor, ruşii trebuiau să fie gata să intervină în eventualitatea în care după descoperirea nemţilor, ar fi fost nevoie de acţiuni urgente. Prin urmare, Statele Unite au pus la punct planul expediţiei împreună cu ruşii şi englezii. Deoarece existenţa avioanelor circulare americane trebuia să rămână deocamdată secretă, s-au utilizat doar arme convenţionale. Expediţia, care a durat din 1946 până în 1947, a fost cea mai mare dintre câte s-au trimis în Antarctica. Nu s-a dorit trecerea ei sub tăcere, mediile de informare făcând o întreagă tevatură. Mai mult, pe continent se intenţiona să se construiască o bază militară stabilă. Planificată de câtva timp, aceasta fusese amânată din cauza izbucnirii războiului, iar bazele provizorii create în 1939 şi 1940 fuseseră părăsite. Cu toate că amiralul Byrd era unul dintre cei doi conducători ai expediţiei, rolul său n-a fost niciodată clar. Se spunea că el „ar întreprinde cercetări pentru a aduce acasă o pradă din Antarctica", loc unde se credea că s-au retras Führer-ul şi trupele sale.

Echipa lui Byrd a fost prima care a zburat deasupra Polului Sud, pe 29 noiembrie 1929, dar noua călătorie nu avea ca scop împrospătarea amintirilor. De data aceasta, el era decis să ia urma germanilor dispăruţi. Unora din oamenii care au participat la expediţie li s-a spus că ar fi vorba doar despre un exerciţiu obişnuit. Byrd ştia, din celelalte expediţii ale sale la Poli, că în cursul călătoriei se vor confrunta cu nenumărate pericole. Era posibil să găsească mai mult decât o vale, în care se presupunea că s-ar fi ascuns germanii. Dorinţa puternică de a merge cât mai des la Poli şi de a efectua cercetări aprofundate nu-i fusese trezită de călătoriile sale în Antarctica, ci de prima sa expediţie la Polul Nord, desfăşurată în 1926. Atunci fusese însoţit de copilotul Floyd Bennett. Bennett a fost acela care i-a dat lui Byrd

ideea că pământul ar putea fi cav şi că intrările către această lume ascunsă s-ar găsi la Poli. Copilotul remarcase de mai demult un element comun în toate rapoartele expediţiilor arctice anterioare: vremea se încălzea cu cât înaintau mai mult spre nord. În jurnalul dr. Fridtjof Nansen, care a condus o expediţie între 1893 şi 1896, există câteva indicii despre faptul că în realitate regiunea Polului Nord nu este o mare de gheaţă: „Avem dovezi că, după toate probabilităţile, marea din apropierea imediată a Polului nu este aşezată într-un bazin plat ci, dimpotrivă, într-unul foarte adânc, iar gheţurile par să plutească nestingherit spre nord..."

În 1980, fotografiile făcute de NASA au confirmat că fundul Oceanului Arctic prezintă o pantă abruptă, care începe în nordul Groenlandei şi se întinde pe aproximativ trei mii cinci sute de kilometri. Această înclinare începe cam la 85 de grade latitudine şi se termină printr-o crevasă care duce direct în interiorul Pământului.

Raportul oficial pentru presă al expediţiei efectuate în 1926 de la Spitzbergen până la Polul Nord este cam sărac în detalii şi plictisitor. În jurnalul său personal, Byrd consemna: „Am atins Polul Nord. După ce am stabilit cu ajutorul sextantului poziţia Soarelui şi am făcut o mulţime de poze, am mai zburat câţiva kilometri în direcţia de unde am venit şi apoi am parcurs un cerc larg pentru a fi siguri că am luat imagini cu tot Polul Nord."

Acest raport „oficial" nu pomenea nimic despre următoarele relatări succinte, dar autentice din timpul călătoriei: „Bennett l-a rugat pe Byrd să piloteze avionul la înălţime constantă deasupra unui ocean unde nu exista gheaţă şi care părea că se întinde dincolo de latitudinea de optzeci şi cinci de grade. Zburând mai departe, compasul a luat-o razna. Vântul din spate a devenit mai puternic, iar Soarele cobora tot mai mult la orizont. Byrd a mai continuat puţin drumul, dar apoi i s-a făcut frică. A zburat urgent către bază." În acea zi Byrd şi Bennett văzuseră şi simţiseră necunoscutul, fiind de comun acord: constataseră că pământul sferic constituie faţa exterioară a planetei, care este goală în interior, iar nordul Oceanului Îngheţat părea să dispară într-o gaură neagră fără sfârşit. Înainte de a ajunge la bază, ei s-au decis să revină.

În 1927, Byrd şi Bennett au mai zburat o dată la Polul Nord, dar de data asta au pătruns în interiorul Pământului. Noul lor sponsor era marina Statelor Unite. Ei au decolat în secret de pe o

bază necunoscută şi la o oră neştiută, iar până astăzi acest zbor n-a fost confirmat niciodată oficial. Se pare că Byrd a parcurs peste două mii şapte sute de kilometri, o mare parte a călătoriei desfăşurându-se în lumea subterană. În jurnalul său, el pomeneşte de animale preistorice, păduri verzi, lacuri şi fluvii cu climă caldă, ţinuturi în care a fost întâmpinat de oameni înalţi cu pielea deschisă la culoare. Există şi poze din această călătorie."

„Asta-i ciudat", mi-am zis cu glas tare. „Acum câţiva ani a fost publicat jurnalul lui Byrd, în care este descris un zbor întreprins de acesta către Polul Nord, cu toate amănuntele pe care le-ai menţionat tu. Numai că a avut loc în februarie 1947."

„Da, îmi amintesc. Cu ani în urmă am ţinut în mână o cărticică albastră care anunţa din titlu că ar fi jurnalul amiralului Byrd. Dar era vorba despre un fals de prost gust. Dezinformare, pricepi, nu?" spuse John.

Sunt puţin cam iritat şi întreb dacă ne referim la acelaşi zbor. „Cel la care mă gândesc eu a fost publicat printre altele şi în „Zeitenschrift". A fost tradus din engleză chiar de editor, şi lucru foarte interesant, traducerea e greşită într-un loc foarte important. Am redactat odată un rezumat al acestui fragment din jurnal apărut în „Zeitenschrift", l-am salvat în laptop. Un moment, te rog, opresc puţin şi-l aduc."

Ne aflăm cu puţin înainte de Hamburg şi mai sunt câteva sute de metri până la parcarea următoare. Şoseaua e acum aproape uscată şi se poate simţi adierea uşoară a vântului dinspre mare.

După ce am oprit, am luat laptop-ul din portbagaj, am deschis fişierul şi i l-am dat lui John, care şi-a pus computerul pe genunchi şi a început să citească cu glas tare: 19 februarie 1947 – „... După un început de zbor normal peste întinderea de gheaţă, cu câteva turbulenţe, Byrd urcă la opt sute optzeci şi patru de metri. Deodată observă în masa de zăpadă un colorit linear galben. Micşorând altitudinea, pentru a putea să cerceteze mai bine modelul, au descoperit şi dungi roşii şi violete. După ce au survolat de două ori locul s-au întors la ruta de zbor iniţială. Busola magnetică, precum şi cea giroscopică încep să se învârtă nebuneşte şi să tremure, iar direcţia de zbor nu mai poate fi controlată cu ajutorul instrumentelor. Cei doi fac apel la busola solară şi totul pare să funcţioneze din nou. Apoi în zare se ivesc nişte forme asemănătoare

munţilor. O jumătate de oră mai târziu ajung la un lanţ muntos mic, care-i era total necunoscut lui Byrd. După alte turbulenţe, micul masiv de munţi este survolat în direcţie nordică. Dincolo de creste apare o vale, prin care curge alene un râuleţ. De fapt, în acest loc ar trebui să fie gheaţă şi zăpadă, nicidecum o vale înverzită. Ceva nu era în regulă. În spate, pe versantul munţilor, se zăreau păduri dese. Mai mult, aparatura de navigaţie se comporta în continuare aiurea, busola giroscopică se balansa în faţă şi în spate.

Pentru a putea cerceta valea mai bine, Byrd coboară la patru sute douăzeci şi şapte metri şi trage puternic de manşă la stânga. Solul este verde, acoperit parcă de un fel de muşchi. Lumina pare să fie diferită. Soarele nu mai poate fi văzut. După un alt viraj al avionului ei descoperă brusc un animal mare care la prima vedere pare un elefant, dar de fapt e un mamut. Byrd zboară mai jos şi observă animalul cu binoclul. Într-adevăr, este un mamut. Descoperirea este transmisă prin radio la bază.

Se va zbura şi peste alte dealuri înverzite, temperatura de afară arătând douăzeci şi trei de grade. Se menţine cursul, iar aparatele de navigaţie funcţionează din nou normal; în schimb, a murit aparatul de radio-recepţie.

Terenul de sub ei devine acum neted şi normal ca cel de la suprafaţa Pământului. Recunosc în faţa lor un oraş. Este incredibil. Avionul începe să se clatine în mod ciudat, iar instrumentele nu mai reacţionează. Deodată, din dreapta şi din stânga apar lângă avion corpuri zburătoare în formă de farfurie care emit o lumină stranie. Se apropie aşa de mult încât Byrd poate să le recunoască simbolul. Este unul ciudat pe care n-o să-l dea publicităţii. Totul pare a fi de domeniul fantasticului. Cei doi sunt bulversaţi şi nu ştiu unde se află. Byrd umblă la instrumentele aparatului, dar nu se întâmplă nimic – sunt prinşi ca într-o menghină. Aparatul de emisie-recepţie începe să pârâie şi o voce rosteşte în limba engleză cu un accent german sau nordic: „Bine aţi venit în ţinutul nostru, domnule amiral. Vă vom face să aterizaţi în exact şapte minute. Relaxaţi-vă, sunteţi pe mâini bune." Motorul s-a oprit, avionul aflându-se în întregime pe mâini străine. După o altă convorbire radio a început aterizarea. Aparatul pierde din înălţime uşor până la sol şi când îl atinge are loc doar o izbitură uşoară.

Byrd îşi notează ultimele întâmplări în jurnal, când vede apropiindu-se de avion nişte bărbaţi înalţi cu părul blond. În zare

licăresc luminile unui oraş mare, care pulsează în toate culorile curcubeului. Nici el, nici Bennett n-au idee ce-o să se întâmple acum, însă măcar nu observă că bărbaţii ar fi înarmaţi. O voce i se adresează lui Byrd pe nume şi-l roagă să coboare.

Aici se termină consemnările din jurnal. După terminarea călătoriei, Byrd a scris, din amintiri, următoarele întâmplări: transmisionistul şi el însuşi au fost luaţi din avion şi întâmpinaţi prieteneşte, după care au fost conduşi spre un mijloc de transport mic, asemănător unei platforme, dar fără roţi. Cu ajutorul acestui obiect zburător s-au îndreptat în mare viteză către oraşul luminos care, văzut de aproape, părea a fi construit dintr-un material asemănător cristalului. S-au oprit în faţa unei clădiri mari a cărei arhitectură îi era complet străină lui Byrd, amintindu-i de oraşul din benzile desenate cu Buck Rogers.

După ce sunt salutaţi şi li se oferă o băutură străină, Byrd este luat de doi bărbaţi, în timp ce transmisionistul rămâne pe loc. E condus prin mai multe galerii cu pereţi iluminaţi şi ajunge într-o încăpere superbă, unde însoţitorii săi îl lasă spunându-i: „Nu vă speriaţi, amirale, veţi fi primit în audienţă la Maestru."

Acest Maestru, un bărbat cu o înfăţişare fină şi trăsături îmbătrânite, îl întâmpină. „Vă urez un călduros bun-venit în regatul nostru, amirale. V-am lăsat să veniţi aici deoarece aveţi un caracter nobil şi pentru că sunteţi foarte cunoscut în lumea de la suprafaţă. Vă aflaţi în regatul Arianni-lor, pe tărâmul dinăuntrul Pământului. Nu vă vom reţine mult din misiunea dumneavoastră şi veţi fi readuşi în siguranţă la suprafaţă. Acum, amirale, vă voi spune de ce v-am primit aici. Interesul nostru a fost stârnit atunci când rasa dumneavoastră a aruncat bombe atomice deasupra oraşelor Hiroshima şi Nagasaki. În acea clipă îngrijorătoare ne-am trimis maşinăriile zburătoare, „Roţile înaripate", în lumea voastră. Bineînţeles, acum acest lucru este de domeniul istoriei, dragă amirale, dar trebuie să continuu. Vedeţi, noi n-am intervenit niciodată în războaiele şi barbariile rasei voastre. Acum însă trebuie s-o facem, deoarece aţi început să vă jucaţi cu anumite puteri care nu le sunt destinate oamenilor. Mă refer la puterea atomică. Solii noştri au transmis deja mesaje mai-marilor lumii voastre – şi ei totuşi nu ascultă. De aceea aţi fost ales ca martor al faptului că lumea noastră de aici există. Vedeţi, cultura şi ştiinţa noastră sunt cu mii de ani mai avansate ca ale dumneavoastră, amirale."

Byrd nu realiza cum ar putea fi de ajutor. Maestrul a continuat: „Rasa dumneavoastră a ajuns la punctul unde nu mai există întoarcere. Printre voi sunt unii care mai degrabă ar dărâma lumea decât să renunţe la putere, după cum ştiţi... În 1945 – şi mai târziu – am încercat să luăm legătura cu rasa voastră. Eforturile noastre au fost însă întâmpinate cu ostilitate şi „roţile noastre înaripate" au fost distruse, ba chiar urmărite de avioane de vânătoare. De aceea îţi spun, fiul meu, că în lumea voastră se pune la cale o furtună puternică, o nebunie întunecată care nu se va opri vreme de mulţi ani. Nu veţi găsi nici un fel de răspuns la armata voastră şi nici o siguranţă în ştiinţa voastră. Are toate condiţiile să se dezlănţuie, atâta timp cât fiecare floare a culturii voastre este distrusă şi toate civilizaţiile umane se îndreaptă spre haos. Ultimul vostru război a fost doar o anticipare a ceea ce rasa voastră aşteaptă cu nerăbdare. Noi vedem de aici acest lucru cum nu se poate mai limpede. Vremurile întunecate care se vor pogorî acum peste rasa voastră vor acoperi pământul ca un giulgiu. Cred că unii dintre voi vor supravieţui acestei furtuni, dar despre asta nu pot să spun nimic. În depărtare vedem o lume nouă, care se ridică din ruinele rasei voastre şi care va căuta legendarele comori ascunse. Aceste comori vor fi aici, fiul meu, în siguranţă în mâinile noastre. Când se va apropia acel moment vom reveni şi vă vom ajuta în aşa fel încât cultura şi rasa voastră să renască. Poate până atunci vă veţi fi dat seama de inutilitatea războaielor şi a luptelor... şi după această perioadă veţi primi ceva pentru un nou început al culturii şi ştiinţei voastre. Tu, fiule, te vei întoarce cu acest mesaj la suprafaţă..."

După această discuţie, Byrd a fost dus de cei doi însoţitori ai săi la transmisionist şi împreună au fost transportaţi cu obiectul zburător la propriul avion, ale cărui motoare mergeau în gol. Se simţea acut tensiunea din atmosferă, întrucât nu se voia ca programul lui Byrd să mai fie dat peste cap. De abia s-a închis bocaportul că avionul a fost ridicat de forţa invizibilă până a ajuns la o înălţime de opt sute patruzeci şi trei de metri. Două din roţile zburătoare aveau să însoţească aparatul lui Byrd pe drumul de întoarcere. Din aparatul de recepţie se auzi apoi o ultimă veste: „Vă părăsim acum, amirale, vă puteţi folosi din nou instrumentele. La revedere!" Apoi aparatele au zburat înapoi la bază.

În jurnal mai apar încă două intrări. Una din 11 martie 1947, în care spune că a transmis mesajul la Pentagon şi că de acolo i-a fost prezentat preşedintelui. I s-a ordonat însă să păstreze o tăcere totală despre toată această poveste – pentru binele omenirii. A doua şi ultima consemnare datează din 30 decembrie 1956. Aici el arată că, aşa cum i s-a ordonat, a tăcut toţi aceşti ani, dar că acum este dispus să-şi publice jurnalul."

Aici se termină rezumatul meu; încerc să-mi dau seama ce nu concordă în jurnalul acesta. John, care a închis laptop-ul, mustăceşte: „Problema este că în februarie 1947, deci în momentul când se presupune că ar fi întreprins respectivul zbor spre Polul Nord, amiralul Byrd conducea cea mai mare expediţie care fusese trimisă vreodată în Antarctica. Se afla, aşadar, exact la cealaltă parte a Pământului. La vremea respectivă a fost un spectacol uriaş, despre care se poate citi în toate cărţile de istorie. Următoarea problemă constă în faptul că pe 5 martie în acelaşi an, deci atunci când, conform jurnalului, trebuia să fie la Polul Nord, amiralul Byrd dădea la Santiago un interviu despre expediţia din Antarctica unuia dintre cele mai mari ziare din Chile. Dar despre această expediţie voi da mai multe amănunte imediat. Se pune însă întrebarea ce este cu jurnalul. Sunt de părere că Byrd a efectuat într-adevăr un zbor în care a avut parte de evenimentele descrise, dar înainte de data respectivă. Fie că este vorba despre zborul din anul 1927, după cum am mai amintit, fie de un zbor din 1947. Relatarea e aproape identică cu aceea conţinută în jurnalul din 1927, dar la acea vreme n-am dat destulă atenţie acestui fapt. Farfuriile zburătoare erau în orice caz de provenienţă germană, deoarece, după cum îmi spusese în cursul unei întrevederi personale nepotul amiralului Byrd, Harley Byrd, simbolurile reprezentate pe ele erau zvastici. Oamenii blonzi pe care i-a întâlnit Byrd vorbeau engleza cu accent german, lucru care nu se putea observa în traducerea germană. Astfel, în originalul în engleză aceştia îşi numesc aparatele de zbor „Flugelrads" şi-şi iau rămas bun cu „Auf Wiedersehen". Mai departe, este mai mult decât suspect ca subpământenii să se dea singuri drept Arianni, termenul fiind introdus de fapt de-abia de naţional-socialişti. Şi ce este cu prostia asta, că a văzut simbolul de pe farfuria zburătoare, dar s-a jurat să nu-l dezvăluie? Dacă ar fi fost vorba despre un simbol străin, putea foarte bine să-l dea publicităţii, deoarece oricum nimeni nu l-ar fi cunoscut.

După părerea mea este vorba despre o dezinformare cu un scop precis. Trebuie să se scoată la lumină faptul că pământul este gol în interior, dar să se ascundă că locuitorii sunt vorbitori de limba germană şi în special că sunt naţional-socialişti care au fost lăsaţi să intre acolo, cu o tehnică superioară Aliaţilor, în ciuda altor popoare şi rase de pe Pământ. N-am idee dacă Byrd are ştiinţă de această dezinformare, ca militar aliat cu siguranţă că nu era prea prietenos faţă de germani, sau dacă totul pornea de la serviciile secrete. Adevărul este totuşi că în 1947 a fost în Antarctica şi nu în ţinuturile arctice.

Lasă-mă să-mi depăn povestea treptat, astfel ca împrejurările misterioaselor zboruri spre Pol să poată fi înţelese.

Richard Evely Byrd făcea parte dintr-o veche şi distinsă familie din Virginia. Înainte de Primul Război Mondial a intrat în marina americană, iar în timpul conflagraţiei a fost instructor de zbor. Mai târziu şi-a câpătat renumele într-un mod tragic. Călătoria sa istorică din 1927, în cursul căreia a avut un contact fizic cu subpământenii, nu a fost niciodată recunoscută. Când preşedintele Calvin Coolidge a văzut cele peste o sută de fotografii şi a citit jurnalul de bord al zborului, a strigat: „Nimeni, dar absolut nimeni nu va crede vreodată aşa ceva. Vom păstra o tăcere absolută. Dacă am da publicităţii aşa ceva, toată lumea va râde de noi."

Preşedintele Coolidge era un pragmatic, un om cu picioarele pe pământ. Decizia ca această călătorie a lui Byrd să rămână secretă nu era un gest viclean de tăinuire. Nu avea de-a face cu siguranţa naţională. Alţii, care au văzut de asemenea fotografiile, erau de părere că imaginea despre o lume în interiorul lumii noastre era pur şi simplu prea fantastică pentru a fi adevărată. Un secretar al defunctului preşedinte a confirmat reacţia oficială.

Imaginile şi jurnalul despre călătoria în interiorul Pământului au fost sigilate şi au dispărut în încăperile subterane ale Bibliotecii Congresului, unde nimeni nu le-a mai deranjat timp de doisprezece ani. Când a izbucnit al Doilea Război Mondial, raportul secret despre zborul lui Byrd din 1927 a fost reanalizat şi clasificat sub numele de cod „proiectul White Sheet". În cel de-al doilea an de război, guvernul şi serviciile secrete au realizat importanţa unei lumi în interiorul lumii, mai ales că la un zbor de antrenament efectuat pe deasupra Polului Nord cu un avion circular Jonathan Caldwell intrase în gaura neagră pe care Byrd o descrisese deja din 1927. Drept

urmare, zborul lui Byrd şi cel al lui Caldwell din anul 1940 au fost reunite în proiectul „White Pole". Când războiul s-a încheiat oficial, în 1945, proiectul a ajuns de competenţa unui nou departament al Marinei, aşa-numitele „Polar Archives", arhivele polare. Acest departament îşi desfăşoară şi acum activitatea la etajul al şaselea al Arhivelor Naţionale. În anii şaizeci, la arhiva NASA au fost colectate informaţii despre mare parte a activităţilor de la poli pe baza deselor observări de OZN-uri şi a cercetărilor din zona polară.

Cu aceste informaţii generale despre zborurile anterioare ale lui Byrd, putem să ne ocupăm acum de expediţia întreprinsă în Antartica în 1946, care mă interesează în primul rând.

O flotă din Norfolk, Virginia, aflată sub comanda contraamiralului Richard H. Cruzen, a primit însărcinarea de a-l însoţi pe Byrd. Treisprezece nave de război, două sute de avioane, vase de transport echipate cu elicoptere, precum şi spărgătoare de gheaţă şi un submarin destinat căutărilor sub apă au fost alocate misiunii. Pe toate navele de transport fuseseră îmbarcate vehicule cu şenile care să tracteze, pe gheaţă şi zăpadă, sănii cu materiale de construcţie pentru depozite şi staţiuni meteorologice, alimente, precum şi combustibil şi petrol, toate cu scopul de a conduce o trupă puternică de patru mii de oameni printr-un ţinut neprimitor, ale cărui straturi de gheaţă şi zăpadă aveau o grosime de peste trei kilometri. Aventura în Antarctica, expediţia pe mare şi pe uscat, a fost concepută ca o continuare a celui de-al Doilea Război Mondial în adevăratul sens al cuvântului, cu condiţia ca duşmanul să fie descoperit în acest uriaş deşert de gheaţă de nouă milioane de kilometri pătraţi.

La Christchurch, în Noua Zeelandă, a fost construită o staţie ce avea să servească drept punct de comunicare cu strâmtoarea McMurdo, la o distanţă de trei mii şapte sute de kilometri. Tot acolo au fost depozitate piesele de schimb suplimentare şi proviziile care erau necesare celor patru mii de oameni pentru mutarea definitivă în Antarctica. Byrd s-a întâlnit apoi în Statele Unite cu un grup de militari de rang înalt, purtând o ultimă discuţie. Preşedintele Truman îi interzisese să zboare cu propriul său avion înainte de a ajunge în Antarctica.

Călătoria către baza McMurdo a început pe 1 februarie la Hueneme, în California, având drept primă destinaţie Hawaii.

Copilotul lui Byrd şi navigatorul participau şi ei, precum şi transmisionistul său şi un fotograf acreditat de Fundaţia Naţională pentru Ştiinţă şi Societatea Naţională de Geografie. A doua zi, amiralul Byrd şi echipa sa şi-au luat zborul de la Honolulu către un portavion unde îl aştepta avionul său; cu acesta avea să se îndrepte spre Polul Sud pentru a găsi reşedinţa germanilor. În a patra zi după plecarea din portul Huenem, amiralul Byrd a ajuns la baza McMurdo din Antarctica, unde avionul cu elice fixă a fost observat de o farfurie zburătoare de origine germană, care plutea fără zgomot deasupra strâmtorii.

Înainte de plecare, Marina i-a permis lui Byrd să arunce o privire asupra documentelor capturate de la germani. Amiralul a fost fascinat de rapoartele echipei germane care fusese trimisă în Antarctica în 1937. Echipele de cercetare măsuraseră şi fotografiaseră cea mai mare parte a continentului, iar rapoartele lor erau de-a dreptul uluitoare. Byrd a observat instinctiv că nemţii ar fi preferat ca aceste rapoarte să nu fi ajuns în Statele Unite, deoarece dădeau indicaţii preţioase şi permiteau tragerea unor concluzii despre planurile germanilor la Polul Sud.

Byrd n-a avut voie să se uite în toate documentele secrete, dar acelea pe care le-a văzut l-au convins că, oricât ar părea de incredibil, Pământul e într-adevăr un corp gol, indiferent ce ar spune oamenii de ştiinţă. Până atunci luase la cunoştinţă doar despre intrarea de la Polul Nord. La Polul Sud trebuia să mai fie o deschizătură, care totuşi rămăsese nedescoperită la zborul pe care-l efectuase în 1929.

Poziţia probabilă a acestei intrări ar fi la est de pol, pe o linie de zbor aproape de meridianul o sută şaptezeci şi unu. Când şi-a reamintit de vechile sale călătorii la pol şi despre dezamăgirile pe care i le provocaseră oficialităţile guvernamentale, Byrd a recunoscut că după şaptesprezece ani de la ultimul său zbor către Polul Sud ar merge iarăşi în Antarctica, cu noua sa echipă, pentru a elucida o dată pentru totdeauna enigma acestui continent. De la McMurdo, amiralul Byrd şi echipa sa au fost transportaţi către portavionul staţionat la cinci sute de kilometri nord, în apele Antarcticii. A avut loc o ultimă discuţie, zborul fiind programat pentru dimineaţa următoare. Fiecare membru al echipei era obligat să păstreze o tăcere deplină. În cazul în care nu se mai întorceau după un anumit timp din aşa-zisul exerciţiu antarctic,

avea să înceapă o acţiune masivă de salvare. Dar s-a ajuns la un acord comun ca, indiferent cum va fi rezultatul, scopul acestei expediţii să nu fie dat publicităţii. Şefii statului-major au considerat că e mai bine ca Byrd să nu fie informat despre faptul că Statele Unite dispuneau de avioane circulare.

Byrd şi oamenii săi au folosit un avion convenţional, ca acelea cu care se antrenaseră în SUA. Era vorba despre un „Falcon", dar care nu avea nici o legătură cu cel din 1929, construit de compania Curtis Wright. Aparatul fusese construit în 1946 special pentru viteză mare şi o autonomie considerabilă. Întregul proiect, precum şi construcţia acestui avion sunt necunoscute, dar se pare că atingea o viteză de peste cinci sute de kilometri la oră, având o autonomie de nouă mii cinci sute de kilometri. Motoarele Pratt & Whitney au fost şi ele reglate cu grijă, iar fiecare spaţiu liber din avion a fost exploatat montându-se rezervoare suplimentare de carburant, fiecare cu o capacitate de aproximativ patru sute de litri. Raţia de alimente a fost redusă la minimum din considerente legate de greutate. În cazul unei aterizări forţate nu aveau nici o şansă de scăpare, mai ales în aerul rarefiat din munţii care închid drumul spre regiunea Polului Sud.

La decolare maşina avea un surplus de greutate. Chiar cu sprijinul unei catapulte, pilotul a avut greutăţi să-şi păstreze o înălţime sigură. A fost nevoie să zboare timp de şase ore la o înălţime de o mie cinci sute de metri până când s-a consumat combustibilul suplimentar, rezervoarele fiind aruncate peste bord.

Mai bine îţi citesc din copiile pe care le-am făcut după jurnalul alcătuit de amiralul Byrd în cursul călătoriei la Polul Sud şi în interiorul Pământului."

John căuta din nou în „biblioraftul-minune" care, se pare, conţinea totul. „Voi comenta din când în când câteva pasaje, deoarece între timp am aflat detalii suplimentare datorită interviurilor mele.

La 5 februarie 1946 jurnalul începe aşa: „Am fost lansaţi prin catapultare de pe portavion cu rezervoarele pline. Vasul se afla la aproximativ cinci sute de kilometri nord de baza McMurdo. Cerul era limpede. Am zburat către colonie şi am ajuns aproape de ora şase cincizeci. Am parcurs un arc, zburând foarte jos. Le-am făcut cu mâna oamenilor de la sol. Ei ne-au răspuns."

Zborul lui Byrd de la McMurdo, cale de şase sute cincizeci de kilometri la vest de marginea primului lanţ muntos, a necesitat mult timp, deoarece trebuia să se ardă surplusul de carburant al aparatului. Era prea încărcat pentru a putea zbura la o înălţime corespunzătoare.

„Am ajuns la ora cincisprezece la primul nostru punct din plan. Cerul era foarte senin. Am încercuit regiunea de trei ori şi am aruncat un steguleţ american pe geam pentru a lua locul în stăpânirea Statelor Unite.

Motivul survolului consta în faptul că avionul încă nu putea urca suficient încât să depăşească cei trei mii două sute de metri cât avea trecătoarea gheţarului Axel Heiberg de pe platoul central, unde se presupunea că începe valea care ducea către interiorul Pământului.

Am aruncat din avion rezervoarele goale cu ajutorul unei catapulte cu plan înclinat. După mai multe ore, greutatea s-a redus suficient încât să putem survola vârful muntelui.

Ora treisprezece şi douăzeci – am ajuns la marginea văii. Soarele încă mai strălucea pe cer. Zburăm în jos urmărind contururile pământului, desenându-le. Mai întâi panta este uşoară, apoi tot mai abruptă, ca şi cum am coborî pe versantul unui munte. Navigatorul este acum neliniştit că am ars prea mult carburant.

Ora şaisprezece şi treizeci – calota de gheaţă devine treptat tot mai subţire. Pe munte putem observa deja câteva locuri uscate. Temperatura de afară, care la începutul zborului descendent era de şaizeci de grade sub zero, a crescut cu zece grade.

Ora şaptesprezece – încă mai urmăm coasta în jos. Gheaţa este acum foarte subţire pe stânci. Putem observa câteva pete negre, unde ar putea fi vorba de cărbune. Soarele se află încă sus pe cer. Temperatura creşte încet dar sigur. E posibil ca în depresiune să fie o temperatură tropicală. Poate ajungem într-un fel de paradis. Dar asta rămâne de dovedit.

Ora şaptesprezece şi jumătate – altimetrul arată o scădere de un kilometru de când am început coborârea. Până acum am zburat mai mult de cinci sute de kilometri în vale. Versanţii devin încetul cu încetul tot mai abrupţi.

Ora optsprezece – gheaţa a dispărut complet. Stâncile sunt uscate. Temperatura este în creştere. Cu cât zburăm mai jos e din ce în ce mai cald. Deodată cădem parcă într-o groapă fără fund,

cu laturi abrupte care se îngustează spre partea inferioară. Busola parcă a înnebunit. Nu mai funcţionează deloc. Traiectoria noastră devine o spirală. Soarele încă mai străluceşte, dar devine mai mat, în timp ce coborâm mai departe.

Ora nouăsprezece – coborâm de aproape o oră în gaură. Aerul de afară este tot mai cald. Cu câteva minute înainte am trecut de o cascadă din care se pare că ieşeau aburi. Am survolat-o, pentru ca fotograful nostru să facă câteva poze. Deoarece soarele devine din ce în ce mai mat, trebuie să folosim lumini, ca să se poată vedea ceva din fotografii.

Ora douăzeci – zburăm cu vârful în jos, ca şi când ne-am deplasa deasupra unui teren plat. Busola nu mai funcţionează deloc. Altimetrul indică o coborâre continuă. Instrumentele arată că viteza noastră a scăzut la aproximativ optzeci de kilometri pe oră. De ce zburăm aşa de încet?

Ora douăzeci şi unu – cred că ne aflăm acum la cel puţin o sută şaizeci de kilometri sub deschizătură. Combustibilul a fost folosit pe jumătate. Am mai aruncat un rezervor gol de benzină. Recipientele suplimentare de carburant cuprind trei sute optzeci de litri şi sunt confecţionate din aluminiu gros de trei milimetri. Rezervorul a căzut orizontal către perete, ca şi cum ar fi fost atras de acesta. Aparatele indicatoare îşi fac din nou de cap. Nu mai avem destul combustibil pentru a zbura mai departe în interiorul Pământului. Un piuit îmi atrage atenţia că s-a terminat jumătate din combustibilul rezervorului principal. Ne vom întoarce, iar la următoarea expediţie vom cerceta mai departe. Cu ce a rămas din carburant putem ajunge acasă, dacă ne întoarcem imediat. Aparatul de recepţie este mort, nu avem legătura. Echipajul e dezorientat. Cu toate că nu este imponderabil, poate alerga pe laturile şi tavanul avionului. Cele patru ceasuri sincronizate de la bord, ca şi la ceasurile de mână ale echipajului arată aceeaşi oră, dar mai târziu se va dovedi că indicau cu şapte ore mai mult.

Ora douăzeci şi două – zburăm acum mai repede ca atunci când coboram. Avem senzaţia că terenul de dedesubt e plan. Nu avem nici un fel de explicaţie. Afară se face din ce în ce mai răcoare pe măsură ce ajungem din nou la suprafaţă.

Ora douăzeci şi trei – ne apropiem de suprafaţă, de unde am început cu zborul în picaj. Virez în unghi drept pentru a stabili diametrul puţului. Frigul de afară devine din nou intens.

Ora douăzeci şi patru – miezul nopţii. Am zburat aproximativ o oră şi am ajuns la punctul de ieşire. Navigatorul crede că deschizătura are un diametru de două sute de kilometri. Ne ridicăm din nou şi câştigăm tot mai mult în viteză, deoarece avem vântul în spate. Temperatura de afară este în răcire. Viteza creşte automat.

John se întrerupe aici puţin pentru a adăuga ceva la însemnările mele din jurnal: „Byrd a depus mai târziu un raport în ceea ce priveşte reducerea vitezei când s-au deplasat prin gaură, de la cinci sute la aproximativ optzeci de kilometri pe oră, fără ca pilotul să acţioneze. De asemenea, a informat că temperatura crescuse de la minus cincisprezece grade, cât era la suprafaţă, la plus cincisprezece sau chiar mai mult în punctul unde hotărâse să se întoarcă. Echipajul a confirmat că în unele locuri din piatră ieşeau aburi. În interiorul puţului se puteau vedea nori. Instrumentele indicau prezenţa unui curent de aer continuu ce provenea din adâncul puţului. După părerea mea, asta ar explica reducerea vitezei în picaj. Amiralul a povestit că în puţ trăise un sentiment ciudat, ca şi cum s-ar fi aflat pe o altă planetă.

Iată ce spune textul mai departe: „Ora unu dimineaţa – ne aflăm acum în afara puţului şi zburăm în sus. Facem câteva poze cu stâncile. Căutăm urme de vegetaţie. Gheaţa devine din ce în ce mai groasă pe măsură ce urcăm.

Ora două – ne aflăm deasupra văii, pe care o vom survola o dată pentru a măsura distanţa. De-abia dacă mai vedem Soarele, care răsare în nord. În acest anotimp este vizibil aproape tot timpul. Noaptea durează aproximativ patru ore.

Ora trei – zburăm acum înapoi către bază şi către portavion."

John adăugă: „În timp ce se aflau în interiorul tunelului sau, cum îl numea Byrd, în spirală, echipa a văzut în depărtare o formaţie de cel puţin cinci OZN-uri care veneau din adâncul pământului. Aceste OZN-uri au apărut şi pe radar. Când această formaţiune s-a apropiat de avionul neînarmat al lui Byrd, două dintre nave s-au desprins şi au însoţit avionul de la o anumită distanţă. Fotograful de la bord a făcut poze cu obiectele zburătoare, care aveau zvastici atât pe partea superioară cât şi pe cea inferioară a fuzelajului. Farfuriile zburătoare germane n-au făcut totuşi nici o manevră de luptă, şi nici n-au luat legătura prin radio cu avionul lui Byrd.

Pilotul lui Byrd a fost atenţionat să nu facă nici un fel de manevră de evitare, iar fotograful a continuat să facă poze. S-au adunat peste două sute de imagini, care au fost trimise la Fundaţia Naţională pentru Ştiinţă şi la Arhivele Naţionale.

Jurnalul se termină după cum urmează: „Ora unsprezece – ne aflăm din nou pe portavion. Aterizarea a avut loc fără probleme. După ce ne odihnim, mâine vom zbura în Noua Zeelandă şi apoi ne vom întoarce în Statele Unite. După ceasurile din avion, zborul a durat aproape treizeci şi una de ore, dar după ceasurile portavionului am lipsit douăzeci şi trei de ore."

John îmi dezvăluie ce s-a întâmplat după aceea: „După întoarcerea sa pe portavion, Byrd a trimis un mesaj codificat la Washington. Apoi el şi echipa sa s-au odihnit pe vas vreme de trei zile. În afară de raportul codificat mai existau documente şi materiale filmate, care au fost transportate de un avion rapid prin Sydney, Christchurch şi Panama la Washington. După întoarcerea sa în SUA, Byrd a fost chemat la Pentagon la o întâlnire secretă cu şefii statului-major al Statelor Unite. Ofiţerilor prezenţi la această reuniune li s-au citit extrase din jurnal şi li s-au arătat şi explicat sute de metri de peliculă.

Jurnalul scris de navigatorul de pe „Falcon" şi semnat de Byrd a fost păstrat o perioadă într-un seif de la Arhivele Naţionale care era folosit numai pentru conservarea acestor documente istorice. Fără aprobarea preşedintelui SUA nimeni nu avea voie să le vadă. În 1976 mi s-a îngăduit să mă uit pe ele o oră, în tot acest timp fiind urmărit de personalul de securitate. Am mai putut vedea documentele a doua oară în 1977, după ce am intervenit pe lângă senatorul Lawton Chiles din Florida. În anul 1978 documentele au fost duse în depozitele subterane ale aviaţiei militare americane, numite „Kensington Tomb", mormântul de la Kensington. După ce s-a vizionat filmul expediţiei lui Byrd, a avut loc o discuţie a şefilor de stat-major prezidată de Harry S. Truman. La sfârşitul conferinţei s-a decis prin vot ca Byrd să se întoarcă la Polul Sud, la acea gaură fără sfârşit, şi să zboare spre interior pentru a depista baza germană şi farfuriile zburătoare. Această nouă călătorie a fost stabilită pentru data de 16 februarie 1947. Împotriva germanilor

americanii aveau să folosească din nou avioane convenţionale cu elice şi aripi fixe. Deocamdată, Byrd n-a fost informat despre proiectul avionului circular.

Publicului i s-a ascuns mai departe activitatea americanilor în Antarctica. El nu ştia nimic despre adevăratele intenţii ale Statelor Unite şi ale aliaţilor lor."

Între timp am lăsat în urmă Hamburg-ul şi o luăm spre Liibeck; în curând părăsim autostrada în direcţia Rostock. Mai avem o jumătate de oră până la atingerea ţelului nostru. Îi spun asta lui John, care pare să fie uşurat că drumul nostru se apropie de sfârşit. El este mai obişnuit cu zborul decât cu asemenea călătorii rapide şi obositoare cu un neamţ nebun. Dar asta este ceea ce americanii numesc „plăcerea călătoriei". În Germania zburăm „jos". Mda, aceasta este soarta germanilor: „cine are autostradă, trebuie să şi circule pe ea", spune o veche zicală germană, după cum am încercat să-i explic lui John. Ducând un deget la frunte mi-a arătat care e părerea lui.

Capitolul 10
Pe urmele germanilor

După ce a râs şi a luat o înghiţitură de apă minerală, John şi-a continuat povestea: „La 16 februarie 1947 amiralul Richard E. Byrd a zburat cu escadrila sa de opt avioane de tipul „Falcon" spre Polul Sud, pentru a testa rezistenţa germanilor. Fiecare avion era acţionat de patru motoare Pratt & Whitney. Avioanele erau înarmate complet, însă preşedintele Truman a dat ordinul strict ca sub nici o formă să nu se tintească în aparatele germane ce aveau să fie întâlnite în lumea dinăuntru.

În timp ce escadrila repeta manevra de zbor pe care o efectuase cu un an în urmă, Byrd şi oamenii săi au cercetat teritoriul. De data aceasta, pe lângă propria echipă participau şi şaizeci de veterani de război americani uimiţi să afle că planeta nu are un miez incandescent, fluid, cum se credea până atunci. Ei au observat că deschizătura din Antarctica avea o lărgime de două sute de kilometri. Pe aici au zburat în picaj o mie trei sute de kilometri înspre interior, ieşind printr-o altă deschizătură, în formă de vârtej, în interiorul Pământului. Treptat, deschizătura se lărgea spre interior şi echipajul „Falcon"-ului s-a văzut în fine în lumea cavă dinăuntrul planetei. Deasupra aveau ceva ce semăna a cer şi nori, iar sub ei aveau pământul şi marea, la fel ca şi la suprafaţă. Se aflau în interiorul lumii cave, pe care Byrd o descrisese în 1929 ca fiind „continentul vrăjit din cer – o ţară a secretelor veşnice".

Dacă pe suprafaţa convexă a Pământului se poate vedea la aproximativ zece kilometri depărtare, în lumea interioară distanţa aceasta nu e limitată decât de nori.

Când au ajuns în interior, busolele avionului au început să funcţioneze ciudat. Şi-au continuat coborârea într-o atmosferă identică cu cea de pe suprafaţa exterioară a Pământului. Mările şi întinderile de pământ erau dispuse pe pereţii interiori, reflectând norii şi lumina din golul central. Când vizitatorii din afară, zburând cu patru sute de kilometri la oră, au pătruns aici nu şi-au putut stăpâni mirarea. Nu se aflau într-o masă de metal topit. Singura sursă de căldură era o minge de foc înceţoşată, un soare interior, care părea că atârnă în centru. Întinderile de pământ de dedesubt constituiau proeminenţe ale suprafeţei interioare a mantalei terestre cu o grosime de o mie trei sute până la două mii de kilometri.

Aviatorii au observat o diferenţă marcantă în raport cu suprafaţa planetei. Interiorul părea să aibă o întindere mai vastă de pământ, deoarece mai departe spre nord perspectiva se lărgea din ce în ce mai mult. Nu existau corpuri cereşti cu ajutorul cărora să se poată fixa cursul. Cu toţii sperau că vor regăsi drumul spre casă.

Aceasta este lumea incredibilă, feerică în care a încercat amiralul E. Byrd să-i descopere pe germani. O naţiune beligerantă de pe suprafaţa Pământului a pătruns în interiorul planetei pentru a găsi o rasă ariană împotriva căreia se luptase deja de două ori în acest secol. Oare o să dăm peste „duşman" aici? Oare va fi prietenos?

Byrd şi-a condus echipajul mai departe, mai mult decât ar fi îndrăznit s-o facă el însuşi cu un an în urmă. Aparatele sale arătau o distanţă de trei mii opt sute de kilometri parcursă de la bază. Încă mai zburau spre nord, la o altitudine de aproximativ trei mii de metri. Deodată navigatorul, căpitanul Ben Miller, a descoperit ceva ce semăna cu o pistă de aterizare. Căpitanul Miller se alăturase echipajului lui Byrd de câteva ore. Cum titularul postului se îmbolnăvise în ultima clipă, el a preferat să participe la expediţie şi a predat comanda portavionului primului său ofiţer. Toţi ochii priveau în jos. Echipajul a fost unanim de acord că era vorba despre o pistă de aterizare. Când s-au uitat mai atent au descoperit mai multe avioane şi farfurii zburătoare aşezate ordonat pe rânduri. Cu ajutorul binoclurilor s-au putut observa şi inscripţiile: era vorba neîndoielnic de zvastici, însemnele celui de-al Treilea Reich.

Americanii au zburat mai departe. Au atins un punct la patru mii trei sute de kilometri în interiorul Pământului, când Byrd a dat ordinul de întoarcere. Aparatele de fotografiat de la bord au fost mereu în funcţiune.

O oră mai târziu avioanele se întorceau pe acelaşi drum. Departe sub ei, membrii echipei văzuseră, în călătoria lor spre nord, numeroase clădiri şi şiruri nesfârşite de avioane aliniate. Acum ele dispăruseră. Pozele, care au fost developate mai târziu de Ministerul Apărării, au arătat că aeroportul fusese camuflat rapid. Pe neaşteptate, piloţii de pe „Falcon" au observat că au musafiri. Deasupra şi sub ei au văzut cinci farfurii zburătoare.

Byrd şi echipajul său veniseră în această nouă lume germană fără a fi prea bine pregătiţi pentru asta. Byrd, în special, fiind în primul rând cercetător, nu ştia cum să se comporte în cazul unei confruntări

aeriene. Şefii statelor majore reunite i-au verificat capacităţile şi la o discuţie ce a avut loc în ultimul moment i-au ordonat să nu deschidă focul asupra germanilor sub nici o formă, în cazul în care îi întâlneau. Aceste indicaţii erau foarte explicite. De asemenea, Byrd nu putea să evalueze forţa, respectiv vulnerabilitatea escadrilei sale în această situaţie, care acum se afla sub controlul celor cinci farfurii zburătoare. Mai grav decât atât, el îi considera pe nemţii ce dirijau farfuriile zburătoare ca pe nişte duşmani cu care nu se putea face nici un compromis. Deşi nu era amiral al flotei militare, Byrd a fost pus brusc într-o situaţie în care trebuia să se decidă cu privire la declanşarea unei lupte aeriene. Oare nu a observat că avioanele aşa-zisului său „duşman" nu aveau nici elice şi nici motor cu reacţie? Cu siguranţă, trebuie să fi înţeles că ei dispuneau de aparate moderne, în faţa cărora convenţionalele „Falcon"-uri erau învechite. Dar, pe de altă parte, nu se poate pleca de la premisa că amiralul Byrd i-a provocat pe nemţi la luptă în deplină cunoştinţă de cauză. Nimeni nu ştie ce fel de instinct ilogic l-a motivat în decizia sa pripită, dar aceasta nu a fost rezultatul unei strategii militare inteligente. Varianta cea mai plauzibilă este că farfuriile zburătoare l-au speriat aşa de tare încât a intrat în panică. Byrd ordonase deja trăgătorilor să fie pregătiţi să deschidă focul, astfel că toate avioanele erau gata de luptă. Copilotul l-a sfătuit să contramandeze ordinul de atac. Amiralului nu-i rămăseseră mai mult de zece secunde ca timp de gândire. Deodată s-a auzit un anunţ neaşteptat pe lungimea de undă utilizată de ei, dar din afara avionului: „Amirale Byrd, vă vorbeşte comandantul navelor pe care le vedeţi deasupra voastră. Avem în vizor toată escadrila dumneavoastră."

Acelaşi comandant, care mai târziu a fost intervievat pentru a confirma episodul, a continuat spunând că cel de-al Doilea Război Mondial se terminase. „Lăsaţi-ne în pace şi întoarceţi-vă la baza voastră. Dacă vreţi să vizitaţi baza noastră cu gânduri prietenoase vă vom întâmpina, bineînţeles, în pace. Căci noi nu vă mai suntem duşmani. Avioanele şi armele noastre sunt superioare celor pe care le deţineţi şi nu v-aş sfătui să trageţi în noi. Dacă vreţi să luptaţi cu noi, nu aveţi nici o şansă. Trebuie să vă mai amintesc că acum vă aflaţi pe teritorii controlate de Noua Germanie? Practic vă aflaţi în spaţiul nostru aerian."

Comandantul Byrd a ascultat, dar n-a răspuns. Când germanul a terminat, Byrd a dat ordinul: „Foc de voie!" Abia dacă ordinul

său a fost executat când cerul a părut să explodeze. Aparatele „Falcon" care au fost atinse de razele laser ale farfuriilor zburătoare s-au prăbuşit, echipajele murind pe loc. Din tunuri antiaeriene camuflate se emiteau necontenit raze roşii, subţiri precum creioanele. Un martor american al cărui avion fusese nimerit de o astfel de rază a spus: „Raza ne-a tras în jos. Pilotul nostru a pierdut controlul asupra aparatului. Trebuia să zburăm în jos. Aceia care au mai apucat au sărit cu paraşuta." Amiralul Byrd a trebuit să vadă cum întreaga sa escortă se prăbuşeşte. Deodată s-a auzit iar vocea comandantului german prin difuzor: „Comandante Byrd, sunteţi nebun. V-aţi sacrificat propriii oameni. V-am avertizat. Părăsiţi imediat această ţară şi să nu mai veniţi niciodată." Byrd a avut un şoc. Miller a luat controlul asupra aparatului şi a virat pe cursul care ducea în sus, spre libertate. Byrd îndeplinise ordinul de a-i găsi pe nemţi. El a intrat în peştera leilor tineri, dar nu a fost un Daniel.

Scena care a urmat, în timp ce avioanele americane cădeau la sol, nu semăna deloc cu o aterizare forţată în teritoriu duşman. Supravieţuitorii americani care au fost prinşi de germani au fost interogaţi în 1977, pentru a confirma versiunea germană asupra evenimentelor.

Germanii au început imediat o acţiune de salvare. Unele dintre avioanele americane nu erau aşa grav avariate, echipajele putându-se salva uşor. Membrii lor s-au predat germanilor, au fost dezarmaţi şi li s-a comunicat că nu au de-a face cu nişte inamici. Germanii au stins rapid focul şi au încercat să elibereze câţiva membri ai echipajului care rămăseseră blocaţi. Au supravieţuit douăzeci şi şase de americani. Ei au fost îngrijiţi de medici şi sanitari, în timp ce ambulanţele îi duceau la cele mai apropiate spitale din Neu-Berlin. La spitale rănile lor au fost cusute, fracturile puse în atele etc. S-a făcut tot posibilul ca americanilor să le fie bine.

Acei membri ai echipajului care nu suferiseră răni grave au fost aduşi în oraş. Pe o pancartă la marginea localităţii scria: „Neu-Berlin". „Prizonierii" au fost escortaţi într-o maşină prin metropola a cărei construcţie începuse în 1940 şi au putut vedea clădiri proiectate de Albert Speer la ordinul lui Adolf Hitler. Au fost duşi la un hotel unde au luat masa, rămânând uimiţi de amabilitatea nemţilor.

Dar nu toţi americanii au avut un asemenea noroc. În timp ce avionul lui Byrd zbura spre casă în direcţia portavionului, tinerii americani care au decedat în timpul bătăliei au fost îmbălsămaţi

de medici. Trupurile, identificate datorită plăcuţelor de identitate, au fost puse în sicrie sigilate din masă plastică. Comandantul german a intrat pentru a-i saluta pe câţiva dintre ofiţerii americani supravieţuitori, pe care i-a numit „gogomani viteji".

Ziua următoare era 17 februarie 1947. Cadavrele americanilor au fost încărcate în camioane germane decopertate şi au format un cortegiu mortuar lung, la care au asistat ofiţeri germani şi americani supravieţuitori, fiind înmormântate cu tot ceremonialul de rigoare. Pentru aceşti americani şi germani acesta a fost sfârşitul neoficial al celui de-al Doilea Război Mondial.

Pe aeroportul din Neu-Berlin aşteptau cinci farfurii zburătoare. Sicriele închise ermetic au fost aduse la bord, împreună cu cei douăzeci şi şase de supravieţuitori. La sfârşit au urcat comandantul şi echipajul său în nava-lider.

O escadrilă de cinci farfurii zburătoare s-a ridicat silenţios şi a zburat în direcţia sud către deschizătura spre lumea de afară.

Formaţia a părăsit interiorul Pământului şi a zburat în direcţia Australiei. La aproximativ trei mii de kilometri sud-vest de Sydney, un portavion american a încetinit la rugămintea transmisă prin radio de comandantul german. În timp ce comandantul flotei, contraamiralul Cruzen, asculta curios, Ben Miller, care se afla din nou la comanda propriului avion, a intrat pe frecvenţa radiofonică a farfuriilor zburătoare germane, putându-l auzi pe un prieten de-al său ce vorbea din farfuria zburătoare. Americanul l-a rugat pe comandantul vasului să le permită germanilor să aterizeze pe pista de la pupa portavionului, pentru a-i putea preda pe supravieţuitorii americani. Farfuria zburătoare a aterizat pe punte. Aparatul comandantului plutea la o distanţă mică în aer, supraveghind manevra. Americanii nu au făcut nimic. Nu s-au dat ordine, nu au fost ocupate poziţii de luptă. Supravieţuitorii au coborât din navă, cei valizi sprijinindu-i pe răniţi. Echipajul vasului american stătea lângă ei fără a schiţa vreun gest. Nimeni n-a vorbit. Când a fost adus la bord ultimul coşciug, farfuria zburătoare s-a ridicat silenţios de pe punte şi a dispărut.

Amiralul Byrd, căruia i se dăduse la infirmerie o doză mare de calmante, n-a mai putut participa la ultimul capitol al acestei tragedii.

De pe pista portavionului şi-a luat zborul un avion sanitar. În douăzeci de minute el se afla în aer şi zbura în direcţia Honolulu,

Hawaii, unde baza Pearl Harbour fusese deja anunţată să-i primească şi să-i îngrijească pe răniţi.

În aceeaşi noapte, dar la o distanţă de douăzeci şi şase de mii de kilometri de portavion, deasupra oraşului Arlington din Virginia, au apărut la ora douăzeci mai multe farfurii zburătoare germane. La un moment dat s-au oprit în aer şi au plutit deasupra mormântului soldatului necunoscut, apoi una dintre ele a rupt formaţia şi a aterizat pe o suprafaţă liberă de lângă mormânt. Uşa s-a deschis şi au coborât umbre negre care au scos trupurile celor treizeci de americani decedaţi cu două zile înainte.

Se pare că există un spirit despre care se crede că ar fi al soldatului necunoscut. Acest spirit a apărut deseori în trecut când era înmormântat vreun trup neînsufleţit sub domul Capitoliului. Se pare că mulţi l-au văzut la funeraliile lui Kennedy. A apărut şi după moartea preşedinţilor Eisenhower, Hoover şi Johnson. În noaptea de 18 februarie, în timp ce aşezau cadavrele piloţilor în faţa mormântului soldatului necunoscut, germanii au observat dintr-o dată apariţia unui infanterist mort care luptase în Primul Război Mondial împreună cu trupa americană participantă la expediţie. El a salutat scurt şi a dispărut imediat. Germanii au jurat că văzuseră spiritul legendar.

Nu se ştie ce fel de măsuri s-au luat în ceea ce priveşte familiile şi rudele. Cu toate acestea, treizeci de oameni cu diverse grade militare au fost înmormântaţi cu toate onorurile la cimitir. Apoi trei din farfuriile zburătoare au zburat deasupra Capitoliului şi a Casei Albe, unde locuia familia Truman, şi au iluminat clădirile aprinzând în acelaşi timp cinci reflectoare puternice. Militarii din Washington s-au alarmat, dar comandantul german a luat cuvântul pe frecvenţa aviaţiei militare americane, spunând: „Această demonstraţie a superiorităţii noastre este un avertisment. Dacă vrem, putem distruge atât Casa Albă cât şi Capitoliul cu raze ucigaşe. În decurs de cinci minute aceste locuri istorice ar deveni mormane de moloz şi cenuşă. În cazul în care nu vreţi un război total, nu mai trimiteţi alte avioane la noi. Dacă vreţi război, atunci ne vom lupta. Dar Noua Germanie nu-şi doreşte altceva decât pace şi prietenie cu Statele Unite. Duşmanul adevărat al celor două popoare ale noastre este altul, care încă stă ascuns. Ar trebui să vă ocupaţi mai mult de ruşi!"

În 1948 ruşii, care ţinuseră sub observaţie călătoria lui Byrd din 1947, au trimis independent de americani o armată complet echipată cu maşini de luptă convenţionale deasupra Polului Nord, spre interiorul Pământului. Ruşii aflaseră că americanii fuseseră întâmpinaţi de germani, însă nu cunoşteau deznodământul, astfel că s-au decis să forţeze de la bazele lor intrarea prin Polul Nord. Aparatele ruseşti au fost depistate de radarele americanilor la Point Barrow, în Alaska. Ele zburau direct spre est. Trei staţii canadiene îi urmăreau de asemenea pe ruşi. Bazele americane au raportat o sută două aparate, iar canadienii nouăzeci şi şapte.

Prima întâlnire aeriană a ruşilor a fost cu păzitorii intrării de la Polul Nord – urmaşii vikingilor, pe care germanii îi numeau „vechea rasă". Aparatele ruseşti au fost reţinute de aceştia, dar apoi li s-a dat voie să zboare mai departe, deoarece au susţinut că se află într-o misiune spre Noua Germanie, în emisfera sudică. Au zburat mai departe, trecând pe lângă sursa artificială de lumină de la ecuatorul lumii interioare, în direcţia emisferei sudice, unde erau deja aşteptaţi de farfuriile zburătoare germane. Nici unul n-a scăpat de catastrofă. Au dispărut o sută de avioane ruseşti, împreună cu echipajele lor.

Cadavrele ruşilor au fost incinerate. În decursul a patru ore şi jumătate, deasupra Moscovei au ajuns farfurii zburătoare germane din care cenuşa ruşilor morţi a fost aruncată deasupra Kremlinului. Ca şi la Washington, germanii au vorbit pe frecvenţa militară radio: „Aici se află resturile piloţilor pe care i-aţi trimis pentru a ne nimici." Moscova a dat alarma de gradul zero; aparatele de luptă MIG au decolat ca să le dea o lecţie germanilor, însă unul după altul au fost ochite cu uşurinţă de aceştia.

Fără să se fi ales cu vreo zgârietură, aparatele germane încă mai pluteau deasupra capitalei. „Data viitoare vă vom nimici!", se auzi mesajul, după care au dispărut.

John caută din nou în dosar. „Am spus mai devreme că Byrd a dat un interviu în Chile. Am aici câteva extrase din ziare. Lee Van Atta, corespondent al publicaţiei „El Mercurio" din Santiago de Chile, desemnat să relateze despre expediţie, a scris despre interviul său cu Byrd de la 5 martie 1947, în cel mai mare cotidian din America de Sud, după cum urmează: „În comunicarea făcută azi, amiralul Byrd a afirmat că Statele Unite trebuie să ia măsurile

de siguranţă necesare pentru a împiedica o invadare a ţării de către aviatori inamici care vin din zona polară. Amiralul a spus că nu vrea să sperie pe nimeni, dar adevărul crud este că în cazul unui nou război Statele Unite ar putea fi atacate de aviatori ce sunt în măsură să zboare de la un pol la altul... În încheiere, a remarcat că dacă el avusese succes, atunci şi alte persoane pot efectua o expediţie; propunea constituirea unei echipe din patru mii de tineri nord-americani însoţiţi de o mână de cercetători pricepuţi. Amiralul a scos în evidenţă necesitatea ca ţara să fie în stare de alertă şi vigilenţă de-a lungul întregii fâşii de gheaţă, care ar putea fi ultimul bastion împotriva invaziei..."

„Mda, aici a făcut o gafă mare de tot", am comentat articolul din ziar. „Era mai bine să nu fi vorbit aşa, de capul lui. Oricum, însă, aici avem o confirmare la expunerile tale."

„Ai dreptate. Acest interviu a fost, printre altele, unul dintre evenimentele cu care Byrd şi-a rupt gâtul. Stai să vezi ce-am mai descoperit despre el."

Capitolul 11
Prima vizită a americanilor în Noua Germanie

„La mare adâncime, la sute de metri sub Kensington, în Maryland, sunt depozitate jurnalele amiralului Richard Byrd referitoare la tragica expediţie în lumea interioară din 1947. Într-o încăpere boltită de alături se află documentele istorice ale realizărilor americane de mare importanţă. Ele sunt de găsit în paisprezece cărţi secrete, care cuprind şi documentele referitoare la dezvoltarea avionului circular în SUA, precum şi rezultatele zborurilor efectuate între 1936 şi 1960. Aceste cărţi relatează despre oameni care au păşit pe drumuri noi şi care au pătruns pentru prima oară în spaţiul cosmic şi în interiorul Pământului. Şi azi numele acestor piloţi viteji, dar modeşti sunt ţinute secrete. Cunoştinţele pe care le posedă ei nu trebuie să cadă în mâinile duşmanilor Statelor Unite.

În anul 1978 mi s-a oferit ocazia să arunc o privire peste jurnalele de bord şi celelalte documente, putând să-mi formez propria imagine despre progresele navigaţiei aeriene americane din perioada anilor patruzeci.

Ca să-mi fac o idee despre competiţia acerbă dintre nemţi şi americani, care construiau versiuni mereu îmbunătăţite ale farfuriilor zburătoare în scopul de a cuceri spaţiul cosmic, era necesar să cercetez mai întâi jurnalul ţinut de Byrd la ultimul său zbor spre interiorul Pământului, unde e descrisă confruntarea neaşteptată cu puterea superioară a Noii Germanii.

Episodul Byrd continuă după zborul său în ţinutul subteran din 1947. După ce ieşit din infirmeria portavionului, unde stătuse mai multe săptămâni în stare de şoc, a fost trimis la Washington; aici a fost întrebat imediat de ce a încălcat ordinul şi a tras asupra germanilor, când primise instrucţiuni clare să nu deschidă focul sub nici o formă în lumea interioară. După ce a compărut în faţa şefilor statelor-majore reunite, s-a decis să fie degradat pentru nesocotirea unui ordin scris. Pentru a împiedica orice vâlvă publică, nu a fost adus în faţa curţii marţiale, cu toate că ulterior a mai fost convocată o comisie de anchetă care a dispus o pedeapsă disciplinară pe motiv că Byrd pusese în pericol, prin acţiuni arbitrare, inadecvate, o escadrilă de avioane special

construite cu un echipaj bine instruit. Din această cauză îşi pierduseră viaţa treizeci de piloţi tineri. Dacă germanii nu ar fi salvat piloţii răniţi şi nu i-ar fi adus din nou la suprafaţă pe portavion, aşa după cum reiese din protocolul comisiei, Byrd ar fi fost cu siguranţă condamnat, dar în cazul acesta aveau prioritate securitatea naţională şi păstrarea secretului. În protocol se mai menţiona că renumele pe care şi-l câştigase Byrd în călătoriile de cercetare efectuate anterior va avea mai multă greutate pentru viitorii istorici decât fiasco-ul din lumea interioară. Cu toate acestea, toţi cei care au participat la expediţie, cu excepţia lui Byrd, au susţinut că această călătorie a reprezentat o tragedie. Una dintre probele prezentate comisiei de anchetă în 1947 consta din cinci pagini scrise de Byrd în avion; acolo, amiralul nota că respectiva călătorie fusese „un succes total". Acest raport a fost primit de comisie cu mare rezervă. Raportul de o pagină al navigatorului povestea adevărata istorie, care a fost confirmată atât de martorii din avionul comandantului, cât şi de piloţii supravieţuitori aduşi înapoi de germani.

Rezultatele comisiei de anchetă au fost aduse la cunoştinţa şefilor de stat-major. În raportul final, Byrd era numit „intelectual incompetent". Întrucât, colac peste pupăză, el se făIea în public cu faptele sale eroice, s-a mai recomandat să nu mai aibă voie să participe la nici o expediţie în lumea interioară fără un consult prealabil.

Povestea lui Byrd s-a încheiat tragic. În unele documente pe care le-am putut zări în arhive se descria cum au încercat Statele Unite să repare greşelile amiralului."

Iau din nou cuvântul: „Cunoşteam o parte din povestea lui Byrd, dar de unde detaliile suplimentare?"

„Jurnalul amiralului Byrd mi-a fost pus la dispoziţie pentru o oră printr-o ocazie norocoasă. Mai târziu, membrul Congresului pe care-l cunoşteam m-a ajutat să mai pot arunca o privire. Un aviator din cadrul marinei, care m-a însoţit în arhivă, a fost şi el interogat, ca şi navigatorul lui Byrd, Ben Miller – numele e fictiv –, care a jucat, firește, un rol esenţial. El se ascunde din 1947, deoarece se teme pentru viaţa lui. Şi de la el am primit multe informaţii despre tunel şi despre lumea interioară. Mi-a dat documente despre cea mai veche limbă, în care te poţi înţelege cu locuitorii oraşelor aflate acum sub

gheaţă. Cele mai multe dintre informaţiile citate le-am primit şi din surse germane. Franklin Birch, şeful Arhivelor Polare, n-a recunoscut că Byrd ar fi efectuat zborul respectiv, dar cu toate acestea am obţinut multe informaţii preţioase. Am văzut sute de poze din interiorul Pământului. Pentru copiile unora dintre ele am plătit, dar nu mi le-a trimis nimeni, deoarece opoziţia faţă de publicarea poveştii devenea din ce în ce mai puternică. Detaliile despre raportul pe care Byrd l-a predat la întoarcerea în Washington provin din arhiva Marinei. Documentul oficial menţiona atunci că avioanele lui Byrd s-au prăbuşit în 1947 din cauza unui viscol polar, însă din declaraţiile supravieţuitorilor echipei, precum şi din documentele Marinei reiese că această versiune despre moartea piloţilor dispăruţi este fictivă. Despre componenţa escadronului de luptă m-am informat tot la arhiva Marinei. Scrisorile pe care le-am trimis familiei lui Byrd au rămas fără răspuns. Amănunte importante despre fiasco-ul piloţilor ruşi şi americani în lumea interioară am aflat de la comandantul farfuriei zburătoare germane cu prilejul unei vizite la ambasada germană din Washington. Erich von Schusnick mi-a povestit despre felul cum au fost aduse la cimitirul Arlington trupurile piloţilor morţi."

„Istoria continuă însă", spuse John. „Şefii statelor-majore reunite au decis să renunţe la strategia de până acum în ceea ce-i priveşte pe germanii din lumea interioară, strategie care s-a dovedit eronată. Următoarea călătorie în aceste ţinuturi trebuie să fie efectuată cu avioanele circulare coordonate de un comandant competent. Aceste modele noi atingeau o viteză maximă de peste unsprezece mii de kilometri pe oră şi erau echipate cu cea mai modernă tehnologie, precum şi cu aparate de filmat de ultimul tip.

Primul avion, cu numărul „şaisprezece", a decolat în aprilie 1947. Era astfel echipat încât în timpul zborului prin lumea interioară camerele puteau fotografia întreaga regiune de jur-împrejur. A decolat de la Los Alamos, New Mexico. Totul a decurs conform planului şi la ora şase dimineaţa a pătruns în ţinutul subpământean prin deschizătura de două sute de kilometri de la Polul Sud.

Scopul acestei călătorii consta exclusiv în recunoaşterea fotografică, astfel că avionul nu dispunea de nici un fel de arme.

Potrivit instrucţiunilor, urma să zboare cu opt mii de kilometri pe oră prin deschizătura de la Polul Sud, apoi să urmeze un curs spre nord şi să apară la suprafaţă la Polul Nord. În timp ce echipajul american zbura prin lumea interioară, trei aparate mici, cu o lungime de aproximativ cinci metri, echipate cu camere de luat vederi, au părăsit nava şi au efectuat zboruri de recunoaştere deasupra anumitor zone şi construcţii militare. Aceste avioane mici, denumite „purici", atingeau şi ele o viteză maximă de unsprezece mii de kilometri la oră; conform planului, s-au întors în siguranţă la nava purtătoare înainte ca aceasta să părăsească spaţiul aerian al lumii interioare. Avionul a aterizat apoi în Columbia Britanică, unde echipajul a dat raportul. Această călătorie a fost încununată de succes: a decurs aşa de repede şi fără complicaţii, încât membrii expediţiei au descris-o ca fiind lipsită de evenimente. Analizând fotografiile, strategii americani au observat că această călătorie a fost într-adevăr de o mare importanţă. Fără nici un fel de dubiu, imaginile au oferit Statelor Unite o impresie puternică despre întreaga lume interioară. Prin urmare, s-a decis efectuarea unui nou zbor în momentul în care aveau să fie gata hărţile şi itinerarul.

La începutul lui iunie a decolat din Columbia Britanică al doilea avion circular cu misiunea de a zbura în interiorul lumii, având-l drept comandant pe maiorul R. Davies. Acestuia i s-a indicat să parcurgă ruta stabilită, survolând marea Beaufort şi insulele canadiene Regina Elisabeta. Apoi, la propria iniţiativă, putea zbura mai departe la o înălţime de numai o mie de metri. A fost îndemnat să aibă în vizor suprafaţa apei, iar cu radarul să controleze mereu înălţimea. Aviaţia militară canadiană şi cea a Statelor Unite ştiau deja că exista primejdia reală de intra în acea zonă concavă a Oceanului Arctic unde apele curgeau în abisul pământului. Altitudinea era, de asemenea, extrem de importantă în această regiune în care busolele şi instrumentele nu mai funcţionau. Jonathan Caldwell survolase deschizătura în 1943, când căuta un drum spre Europa pe deasupra Arcticii. Jurnalul de bord al lui Caldwell, ca şi discuţia purtată de Davies cu el, au pregătit echipajul pentru pierderea orientării şi deruta ce s-ar fi putut produce în momentele respective. Călătoria în interiorul lumii a avut loc, bineînţeles, cu mult înainte de lansarea primilor sateliţi. În terminologia actuală a NASA, Polul Nord geografic este denumit pol imaginar – zona neutră sau zona moartă a Pământului.

Prin urmare, în centrul deschizăturii de două mii două sute de kilometri se află Polul Nord imaginar sau punctul terminal al meridianelor. Între nouăzeci şi optzeci şi cinci de grade latitudine nordică nu există nici mare nici pământ, doar o prăpastie deschisă. Marginea deschiderii spre lumea interioară se află cam la 85° latitudine nordică. Polul Nord magnetic se găseşte la optzeci şi şase de grade longitudine estică, în dreptul peninsulei siberiene Tymyr.

În anul 1947 nu exista încă o hartă care să indice cum se putea ajunge pe marginea deschizăturii care duce în lumea din adâncuri. În ciuda echipamentului modern, un pilot care dorea să pătrundă prin această pâlnie din mijlocul oceanului trebuia să se orienteze numai după instinct.

La ora şase dimineaţa, avionul circular a ajuns cu opt sute de kilometri pe oră la marginea pâlniei. Viteza a fost crescută la o mie de kilometri pe oră, aşa cum se stabilise în discuţia de la plecare. Când aparatul a iniţiat coborârea propriu-zisă, viteza a urcat la valoarea incredibilă de opt mii de kilometri pe oră. Toate camerele foto au fost puse în funcţiune în timp ce avionul şi-a început lunga călătorie de două mii de kilometri care trebuia să-l ducă de la suprafaţa Pământului într-o altă lume. Deplasându-se la o înălţime de aproximativ o sută de metri, a ajuns deasupra unei colonii izolate de eschimoşi, ai cărei locuitori erau mult mai evoluaţi decât rudele lor de deasupra. Echipajul american a fotografiat insule unde se pare că existau dinozauri, care sus muriseră de câteva milioane de ani, precum şi turme de foci. Când după un timp au schimbat cursul spre sud-est, au văzut o întindere mare de uscat populată de o altă civilizaţie. În curând au recunoscut ţinutul deasupra căruia se aflau. Pe radarul avionului au apărut câteva aparate. La scurt timp au avut contact vizual cu străinii veniţi să-i întâmpine. Acum disciplina şi diplomaţia maiorului Davies erau puse pentru prima oară la încercare. Maiorul ştia că misiunea sa consta în primul rând în a observa, a aduce cât mai multe poze şi a constata dacă oamenii pe care îi întâlnea aici aveau intenţii belicoase sau paşnice. De asemenea, el trebuia să găsească uzinele noilor germani şi să le fotografieze.

În ceea ce priveşte navele de recunoaştere, era vorba tot de farfurii zburătoare, dar mai mici decât cele ale americanilor. Dintr-o dată, cele opt până la zece avioane fără însemne i-au înconjurat pe năvălitorii din lumea de deasupra. Maiorul Davies

a apăsat pe un buton şi sub întregul avion s-a putut citi cu litere verzi cuvântul PEACE (pace, în engleză). Din difuzor se auzi de îndată o voce: „Vă aflaţi în ţinutul vikingilor. Identificaţi-vă şi spuneţi-ne motivul încălcării spaţiului nostru aerian." Maiorul Davis a răspuns: „Intrarea noastră în spaţiul vostru aerian este de natură paşnică. Nu suntem înarmaţi. Avem intenţii bune. Suntem americani. Am venit aici ca să constatăm ce fac noii germani şi dacă sunt paşnici." Acest răspuns se pare că a fost liniştitor pentru comandantul vikingilor, care a replicat: „Spuneţi că aţi venit în pace. Atunci plecaţi în pace. Dar părăsiţi imediat spaţiul nostru aerian! Dacă mai aveţi dorinţa să ne vizitaţi oficial, atunci luaţi legătura cu locul nostru de contact de la suprafaţă, guvernul islandez. Cererea va fi trimisă apoi autorităţilor noastre." Maiorul Davies a părăsit spaţiul aerian al vikingilor şi a zburat mai departe spre centrul Pământului. În timp ce se deplasau spre sud, camerele au fotografiat oraşe şi sate asemănătoare celor din lumea de deasupra. Se aflau acolo vaci, cai, oi păzite de ciobani. Au privit cu atenţie toate detaliile. Pe mare au zărit chiar veliere şi au observat alizeul suflând de la nord la sud.

După un zbor în zigzag avionul se afla din nou deasupra uscatului. La plecare, membrilor expediţiei li se spusese că trebuie să ţină cont de farfuriile zburătoare ale Noii Germanii, dacă ajung deasupra ţinutului cu pricina. Prezicerea s-a dovedit a fi corectă.

Pe sol au putut vedea soldaţi făcând exerciţii pe câmpul de instrucţie. În apropiere era o cazarmă şi tocmai se construia o nouă linie de cale ferată. Imaginea părea destul de idilică, însă dintr-o dată s-au auzit bubuiturile antiaerienei. Pilotul a urcat rapid la douăzeci de mii de metri. „Pun pariu că pe obuze scrie Made in Germany", a spus el. Razele laser de felul celor folosite la dezastrul lui Byrd nu au intrat în acţiune. Se pare că noii germani voiau să-i sperie mai întâi pe intruşi.

Canonada a încetat. Pe podeaua aparatului american strălucea din nou cuvântul PEACE. De jos, soldaţii germani se uitau atent la nava ce afişa un cuvânt de neînţeles pentru ei.

Americanii au zburat mai departe deasupra unei colonii mari dotate cu un aeroport. Prin difuzor s-a auzit o voce care, în germană, le cerea să se identifice. Maiorul Davis ştia că se apropiau de cel de-al doilea punct critic. I-a înmânat microfonul unui locotenent care vorbea germana, iar acesta a răspuns:

„Suntem americani. Am greşit ruta. Nu ne putem explica cum am ajuns aici. Busola s-a defectat. Acum instrumentele funcţionează din nou, dar navigatorul nu poate recunoaşte nici un punct de reper. Ne puteţi ajuta?“

Nici o farfurie zburătoare germană n-a decolat. Camerele de la bord încă mai filmau oraşul şi împrejurimile sale. Mai târziu s-a descoperit că era vorba despre Neu-Berlin. Funcţionarul din turnul de control a ezitat, apoi le-a făcut o descriere exactă a drumului către suprafaţă, primind mulţumirile pilotului vorbitor de germană. După ce a zburat la o mie de metri înălţime deasupra oraşului, avionul a schimbat cursul spre nord iar mai târziu spre ecuatorul lumii cave, Soarele interior fiind folosit ca punct de orientare. După o oră, ajuns în vecinătatea astrului, a redus viteza. Lumina nu era intensă şi nu provoca dureri de ochi. În timp ce se apropiau de sfera uriaşă, care avea un diametru de circa şase sute de kilometri, membrii expediţiei au observat că semăna cu o lanternă gigantică şi că era înconjurată de o platformă. Se puteau vedea clar două uşi care duceau în interiorul sursei de lumină difuză. Chiar şi la o cercetare mai atentă nu s-a putut stabili cum putea să stea suspendat în aer acest soare artificial. Echipajul a observat că o latură a sa era acoperită cu o placă ce se învârtea foarte încet, simulându-se astfel succesiunea nopţilor şi a zilelor. Pe când nava americană cerceta şi fotografia această minune ştiinţifică, s-a ajuns la o a treia confruntare. De la mare înălţime şi-a făcut apariţia o escadrilă de farfurii zburătoare ale atlanţilor. Cuvântul PEACE a luminat din nou, iar avionul a efectuat un viraj ca ei să-l poată vedea. Răspunsul a venit prompt: „Explicaţi-ne de ce vă aflaţi în apropierea Soarelui!“ Nesatisfăcut de răspuns, comandantul navei spaţiale atlante a ordonat ca avionul să se depărteze imediat. A fost escortat spre nord, în direcţia ieşirii spre Pol.

În zborul lor prin lumea interioară camerele de la bord au fotografiat şi o cascadă faţă de care Niagara arăta ca un pârâu. În apropiere se afla o hidrocentrală. Într-un alt loc de pe continent, unde locuiau atlanţii, s-a văzut un gheizer uriaş care arunca în aer milioane de litri de apă clocotită şi aburi dând naştere unui lac uriaş. Echipajul s-a obişnuit repede cu peisajul variat şi în continuă mişcare şi a constatat că lumea din adâncuri nu era aşa de dens populată ca cea din afară.

Fără a mai întâmpina vreo piedică, avionul circular american cu echipajul său format din şase persoane a ajuns din nou în spaţiul aerian de deasupra Oceanului Îngheţat. Când busolele au reînceput să funcţioneze s-a îndreptat spre staţia militară americană secretă din nord-vestul Pacificului. Ofiţerii de acolo erau interesaţi de raportul echipajului cu privire la misiunea de pace. Ei voiau să ştie dacă de data aceasta emisarii îşi slujiseră cu demnitate ţara, spălând ruşinea din anul precedent.

Un nou cuvânt universal, PEACE, fusese semnalizat tuturor naţiunilor din lumea interioară, indiferent dacă locuitorii vorbeau germana, scandinava sau vechea limbă a lumii – vechea germană. Dar, în timp ce evaluau rezultatul călătoriei, conducătorii americani erau conştienţi că la suprafaţa Pământului existau naţiuni care ar lupta dacă teritoriul lor ar fi violat chiar şi fără intenţii duşmănoase.

La aterizare, membrii echipajului au realizat că fuseseră plecaţi aproape douăzeci şi patru de ore. Au avut parte de o primire călduroasă, iar comandantul le-a explicat scurt, înainte să servească repede micul dejun şi să se culce, că misiunea a reprezentat un succes. Filmele au fost scoase din aparatul de fotografiat şi duse în laborator la developat. Ulterior, când s-au analizat imaginile, s-au evaluat datele meteorologice şi s-au ascultat convorbirile radiofonice purtate de pe navă, Statele Unite şi-a făcut pentru prima oară o impresie mai sigură despre lumea din interiorul propriei noastre lumi, despre care n-am avut habar atâta timp. Când s-a discutat zborul spre lumea interioară, cu toţii au fost de acord că rasele care trăiesc în interiorul Pământului nu sunt ostile şi, în al doilea rând, că noii germani cunoşteau capacitatea avioanelor circulare americane şi că nu construiseră o aviaţie militară nouă, destul de puternică pentru a începe un nou război împotriva fostului duşman. Fapt încă şi mai important, s-a constatat că noii germani erau de fapt germanii de la suprafaţă care acum trăiau într-o nouă patrie şi care s-au arătat absolut paşnici faţă de americanii neînarmaţi. Să fi fost oare acesta începutul unei noi ere?

Următoarea întrebare pe care şi-au pus-o Statele Unite nu era de natură militară, ci politică. Când şi cum ar fi mai avantajos să se construiască o relaţie bilaterală cu toate naţiunile din lumea adâncurilor? Au mai trecut încă treizeci şi doi de ani până când s-a rezolvat problema aceasta."

Îmi vine să-mi smulg părul din cap la gândul că germanii n-ar mai fi construit alte farfurii zburătoare. „Nici tu nu crezi asta, că nemţii nu şi-ar mai fi mărit efectivele de farfurii zburătoare sau de nave purtătoare, fie că este pace sau nu? Chiar şi numai pentru zborurile în spaţiul cosmic sunt permanent necesare farfurii noi şi mai mari, pentru a putea transporta oameni, nu-i aşa?"

„Mda, aici a fost vorba de o găselniţă a guvernului american", spuse John ridicând din umeri. „Dacă această presupunere este îndreptăţită sau nu, nu ştiu. Personal cred că nemţii au construit şi nave purtătoare mari, de forma unui trabuc, chiar dacă acestea nu sunt definite ca atare. Deoarece după ce se instaurează pacea în lume, chiar dacă numai în lumea din adâncuri, ca aventură nu mai rămâne decât spaţiul cosmic. Şi cum germanii au fost dintotdeauna pasionaţi de descoperiri, este mai mult ca probabil ca ei să-şi fi îndreptat atenţia într-acolo."

Iar îl întrerup pe John, pentru că mai avem puţin şi ajungem. Pe aici cunosc drumul pe dinafară. Mda, dacă John ar şti ce-l mai aşteaptă în noaptea asta... Mai întâi m-am gândit să-l leg la ochi, ca să nu ştie unde ne aflăm, dar mă las în voia intuiţiei. Oricare altcineva m-ar numi un prostănac, pentru că pun totul în joc. Acest străin ar putea fi un spion. Tot ce se poate, dar intuiţia mea n-a dat greş până acum. De obicei nu am ţinut seama de ea, asta e problema.

După alte zece minute am ajuns la destinaţie şi când am intrat pe poartă în curte l-am auzit iarăşi pe tovarăşul meu de drum. „Măi să fie, nu mi-ai spus că mergem la un castel. Este minunat", spuse el pe un ton liniştit şi totuşi respectuos.

Ceea ce nu i-am spus era că prietenul meu e foarte bogat şi că trăieşte într-o vilă uriaşă, care la prima vedere lasă o impresie puternică. Aşezată cumva pe o latură, proprietatea este parţial înconjurată de o pădure, restul fiind împrejmuit de garduri vii. Adam, bunul meu prieten şi în acelaşi timp însoţitor în multe incursiuni magice, se afla deja în pragul uşii când am ajuns. Telefonasem cu puţin timp înainte că vom ajunge imediat. Am coborât din maşină şi Adam şi cu mine ne-am strâns în braţe, deoarece nu se întâmplă să ne vedem prea des. Adam are o statură puternică, asta înseamnă că „este bine făcut", are părul negru tuns scurt şi, după cum reiese din descriere, e un tip de succes. Se ocupă de afaceri imobiliare, dar cu el nu se poate vorbi despre

bani. În ceea ce îl priveşte, nu poartă cravată şi nici costume. El spune: „n-am nevoie să mă deghizez. Oamenii cu care am de-a face vin la mine şi nu altfel." Exact asta îmi place la el. Trăieşte autentic şi adevărat.

Adam îl salută pe John cu o strângere prietenească de mână şi cu un gest larg ne invită în casă.

După ce am scos cele câteva lucruri pe care le aveam din maşină, am mers cu cei doi în interiorul casei. Aceasta este de fapt o vilă veche care a fost renovată foarte luxos. De la coloane la marmură şi perdele grele din velur de culoarea aurului, totul este prezent. Prietena lui Adam ne gătise ceva bun şi de-abia aşteptam, după o călătorie lungă ca aceasta, să mâncăm ceva şi să bem o berică bună.

„Ah", am spus tare la masă, „cum nu se poate mai bine. O asemenea bere face minuni după o asemenea zi, mai ales că trebuie să-mi aşez în minte tot ce mi-a spus John."

În fundal se aud pocnetele lemnelor aprinse în sobă şi sufrageria e învăluită într-o căldură plăcută. „Prin ce am trecut eu azi", spun eu, „n-o să mă creadă oricum nimeni". Le povestesc pe scurt lui Adam şi prietenei sale ce am aflat de la John, precum şi despre manevra noastră de scăpare de urmăritori, care se pare că a fost de succes, deoarece până la sosirea noastră nu ne-a mai urmărit nimeni. Nu cred că vor folosi tehnica sateliţilor.

După ce ne-am ospătat bine şi am degustat o băutură fină, ajungem la adevăratul motiv al întâlnirii. Adam mă ia deoparte şi mă întreabă dacă putem avea într-adevăr încredere în John. Vreau să-i aflu părerea şi el îmi spune că din ceea ce a putut să simtă în puţinele minute, i-a făcut o impresie de om integru.

„Poate îl lăsăm să mai povestească puţin, ca să auzim cât de mult este şi el implicat în această problemă!" am propus eu, primind încuviinţarea gazdei.

„În nici un caz nu trebuie să ne pripim!"

După ce ne-am întors la masă, i-am propus lui John să-şi continue povestea. Adam l-a mai servit pe american cu vin de Mosela, care-i plăcuse mult, iar pe mine, ca un şvab bătrân dar totuşi tânăr ce sunt, cu un rachiu de grâu, asta ca să nu murim de sete.

Capitolul 12
Catastrofa aviatică a lui Byrd determină poziţia Aliaţilor după cel de-al Doilea Război Mondial

„Unde rămăsesem?" se întrebă John cu voce înceată. „A, da, americanii au pătruns cu o farfurie zburătoare în lumea dinăuntru şi au luat pentru prima oară legătura cu noii germani. Bine, dar să ne întoarcem puţin la Byrd.

Fuga lui Byrd din Noua Germanie în 1947 şi aterizarea sa la sud de Australia pe portavionul american au redeşteptat suspiciunea aliaţilor din cel de-al Doilea Război Mondial. La bordul vasului se aflau ofiţeri americani cu grad înalt din toate armele, precum şi ofiţeri australieni, englezi şi canadieni. După ce Truman a fost informat de către consilierii săi militari, a fost aşa de îngrijorat încât i-a convins pe cei mai importanţi aliaţi să accepte un angajament în ceea ce priveşte viitorul planetei Pământ.

La douăzeci şi trei de zile după ce Byrd a raportat despre călătoria sa, iahtul preşedintelui era ancorat în golful Biscayne din Florida. Aici s-au întâlnit în secret reprezentanţi ai celor cinci naţiuni conducătoare ale lumii pentru a stabili o strategie de pregătire împotriva unui duşman care totuşi nu fusese învins, dar acum era foarte posibil să construiască o nouă aviaţie militară pentru a-şi îndeplini planurile sale de cucerire a lumii, după cum credeau Aliaţii. Toţi cei prezenţi considerau că ţelurile militare ale germanilor rămăseseră neschimbate şi că democraţii vor mai avea de dat o luptă cu naţional-socialiştii.

Descrierea noii puteri germane care se instalase în interiorul Pământului i-a adus pe oaspeţii militari într-o stare de surescitare totală. Au urmat propuneri şi contrapropuneri şi până la urmă s-a ajuns la un acord în privinţa instituirii unor măsuri defensive în Antarctica; în plus, Alaska şi nordul Canadei urma să fie apărate de un front extins din Groenlanda până în Rusia. Măsurile de apărare luate în acea perioadă se refereau în primul rând la regiunile polare.

Nu s-a ţinut seama de diferitele puncte de vedere naţionale şi s-a decis ca descoperirea deschizăturii din Antarctica, precum şi prezenţa germanilor în interiorul planetei să fie ţinute în secret şi să nu fie date publicităţii. Extratereştrii prietenoşi care vizitau Pământul în mod regulat n-ar fi permis niciodată ca folosindu-se

de armele şi navele lor spaţiale să înceapă un război împotriva germanilor. Se mai punea şi o altă întrebare: cum ar reacţiona extratereştrii dacă naţiunile de pe Pământ ar duce un război cu lumea din adâncuri? De aceea, s-a decis ca avioanele circulare să fie staţionate în Antarctica cu scop de observaţie.

Statele implicate s-au decis ca de acum înainte să crească prezenţa militară în regiunea polară, camuflând-o sub diferite nume. Astfel, în emisfera nordică s-au desfăşurat operaţiunile canadiene „Pine Tree" şi „Dew Line" . În cadrul operaţiunilor „High Jump" şi „Geophysical Year" au fost efectuate exerciţii tactice şi logistice în emisfera sudică. Baza americană din Thule, în Groenlanda a fost camuflată într-o staţiune polară ştiinţifică şi nici staţiunea canadiană de pe insula Baffin nu avea nici o legătură în realitate cu ştiinţa. Cu nici un chip nu s-a dat publicităţii faptul că staţiile de avertizare se aflau la câteva minute de zbor de intrarea spre interiorul lumii, după cum nimeni nu a dezvăluit că golful McMurdo din regiunea Antarcticii ar fi o posibilă poziţie fortificată.

Ca rezultat al acestei decizii mai există şi azi în America de Nord o linie de apărare arctică de la strâmtoarea Bering până în Groenlanda. Rusia beneficia de propriul său sistem de avertizare, la nord de şaptezeci de grade latitudine. Apărarea lumii, începută la sfârşitul anilor patruzeci, a fost de atunci mereu îmbunătăţită şi perfecţionată.

În emisfera sudică sunt în funcţiune din 1959 posturi echipate complet, ocupate de ţările ce supraveghează continentul conform tratatelor încheiate. Republica Federală Germană nu participă la sistemul de apărare şi nu pune la dispoziţie soldaţi, materiale sau bani. Nici noii germani nu se numără printre naţiunile păzitoare ale Antarcticii, în ciuda faptului că germanii au cercetat şi au cartografiat continentul probabil mult mai temeinic decât orice altă naţiune, la sfârşitul anilor treizeci şi începutul anilor patruzeci.

Toate statele s-au obligat să ţină în secret adevărata natură a activităţii polare. Dacă acest lucru era uşor în 1936, a devenit o problemă în 1946, când batalioane întregi de purtători de cuvânt şi consultanţi au fost necesare pentru a le ascunde chiar şi acelor reporteri care au reuşit să călătorească pe banii statului în regiunile polare că a început o eră nouă în aviaţie. Anumite servicii de presă din cadrul guvernelor s-au folosit şi de tactica unor anunţuri false pentru a putea păstra secretul.

În anul 1947 guvernul SUA era de părere că poporul american, precum şi alte elemente „germanofobe", ar pretinde începerea imediată a unui război împotriva germanilor în momentul când s-ar dezvălui secretul legat de prezenţa unei lumi interioare şi a locuitorilor ei „speciali", iar lucrul acesta trebuia evitat. Privind în retrospectivă însă, acum ştim că atât germanii cât şi americanii erau sătui de război şi că-şi doreau numai pacea. În ceea ce priveşte aşa-numitele farfurii zburătoare, majoritatea guvernelor credeau că este mai bine să se treacă cu vederea acest adevăr, pentru a împiedica o isterie în masă. De aceea plăteau oameni care să ia în râs acest fenomen. Dar în guvern există şi oameni care consideră că ar cam fi timpul ca adevărul să iasă la lumină.

Pentru a ajunge la aceste informaţii am vizitat baza californiană care coordona staţiunile din Antartica. De asemenea, am vizitat ministerul canadian al Apărării şi centrul subteran de comunicaţii cu scop de avertizare din nordul statului Ontario.

Pretextul că liniile polare de apărare au fost construite în special împotriva unui posibil atac rusesc ignoră intenţionat frica de o invazie a germanilor din interiorul Pământului, primejdie care în anii de după război era considerată reală. În 1975 am asistat la o conferinţă a Aliaţilor pe tema apărării polilor, la care au participat câte doi reprezentanţi din şapte naţiuni, respectiv din SUA, URSS, Canada, Anglia, Franţa, Olanda şi Italia. Ideea centrală a reuniunii era apărarea în cazul unei ameninţări din lumea dinăuntru – mai precis spus din partea Noii Germanii.

Operaţiunea „High Jump" şi expediţia lui Byrd spre interiorul Pământului s-au sfârşit tragic pentru el şi familia sa. Deja de la Valparaiso, în Chile, i se spusese să-şi ţină gura atunci când a făcut acele remarci negândite despre descoperirea sa din timpul expediţiei polare. Mai târziu, la postul de radio NBC din New York s-a ajuns la o situaţie penibilă asemănătoare. Guvernul a plătit din nou publicarea unor dezminţiri privind existenţa vreunei lumi interioare, iar amiralului Byrd i s-a comunicat că tot ce va spune de acum înainte reporterilor va fi cenzurat. Byrd însă n-a vrut să se lase comandat, anunţând autorităţile că, în ciuda interdicţiei, are de gând să scrie o carte despre întâmplările trăite la Pol.

Într-o zi din octombrie 1954, amiralul Byrd a dispărut într-un sanatoriu din apropierea oraşului Tarrytown, în statul New York,

unde a stat trei ani. I s-a permis să vorbească doar cu un cerc restrâns de rude. Istovit de tratament, exploratorul a semnat la părăsirea sanatoriului o declarație prin care se angaja că nu va mai vorbi niciodată despre aventura sa din lumea interioară. Acest cercetător american care a stat singur în Antarctica o iarnă, care a zburat primul deasupra Polului Sud și primul de la Polul Nord spre lumea interioară, a fost redus la tăcere până la moartea sa survenită la cincizeci și șase de ani, în 1957. Ca aventurier a fost la fel de îndrăzneț și curajos ca Sir Walter Raleigh sau Francis Drake. Aceleași însușiri ale caracterului său care l-au ajutat să depășească granițele existente și să exploreze îndrăzneț necunoscutul, ego-ul său avid și ambiția sa nepotolită, au făcut ca el să devină pentru guvern un factor periculos ce trebuia eliminat, deoarece încălcase ordinul de păstrare a tăcerii."

„Așa se întâmplă după legile cosmice ale cauzei și efectului: fiecăruia i se dă în funcție de cum se poartă", am intrat eu în vorbă.

Adam dă dovadă de reținere; la rândul ei, prietena sa s-a retras în dormitor, preferând să asculte un mic rezumat de la el. Adam propune să ne luăm paharele și să ne așezăm în fața căminului cu destule provizii lichide, deoarece acolo este ceva mai confortabil.

Capitolul 13
Atlantida

„Să ne întoarcem iar la oamenii din adâncurile Pământului", își continuă John uimitoarea istorisire după ce ne instalăm comod.

„Conform documentelor pe care le-am văzut, mai multe milioane de oameni trăiesc în pace în interiorul acestei planete. Această rasă dezvoltată ocupă o porțiune de uscat a cărei circumferință este mai mare decât cea de la suprafață. Civilizația lor exista deja de mii de ani înainte ca Moise să le dea evreilor cele zece porunci. Poporul lor călătorea deja cu automobile și se deplasa în „mașini zburătoare" când vechii greci au pus temeliile civilizației occidentale, iar vasele lor comerciale deja străbăteau oceanele lumii din adâncuri pe vremea când Mediterana era încă dominată de Cezarii romani. Cu toate acestea, existența locuitorilor lumii interioare a rămas secretă. Timp de trei mii de ani acolo nu s-au mai purtat războaie.

Nu se știe precis când a fost colonizată inițial lumea de dinăuntru. E posibil să fie deja de câteva milioane de ani? Momentan, acolo conviețuiesc în pace cel puțin cinci popoare – bodlandezii, noii atlanți, care se mai numesc și atturieni, vikingii, vechii germani și noii germani – cărora li se adaugă o mână de așezări mici ale eschimoșilor și câteva triburi de indieni.

Existența noilor atlanți a început acum cincisprezece mii de ani, cu trei mii de ani înainte de scufundarea Atlantidei. Ei susțin că această catastrofă a rămas în mintea omenirii ca „potopul lui Noe". Rasa cea mai veche din lumea interioară este de origine germană – bodlandezii. Ei au trăit mai demult în Antarctica în perioada când acest continent nu era un deșert de gheață, ci un paradis de o bogăție inimaginabilă și de o frumusețe neasemuită. „Emigrarea" în lumea din adâncuri s-a produs acum aproximativ treizeci de mii de ani.

În ciuda păstrării secretului de către guverne, mii de oameni din diferite țări cunoșteau câte ceva despre lumea interioară, datorită celei mai recente colonizări efectuate de către germani.

De asemenea, se mai spune că a existat un negoț maritim continuu și activ între unele națiuni de la suprafața Pământului și omoloagele lor din lumea interioară, fără ca primele să fie conștiente de acest lucru. Mai mult, în diferite documente

guvernamentale se consemnează că peste o sută din aceşti locuitori ai lumii din adâncuri studiază sau lucrează în SUA. Tot atâţia trăiesc în Canada şi câteva sute în Europa. Ei ajung la suprafaţa Pământului pe rutele maritime din Arctica, apoi călătoresc cu vize islandeze. Dar ei pot ieşi la suprafaţă şi prin trei tunele mari de cale ferată, unul dintre acestea având capătul în vestul Statelor Unite. Aceşti „misionari" profesionişti şi versaţi din punct de vedere tehnic, care călătoresc de ani de zile din interiorul Pământului în SUA, Canada, Germania sau Anglia, vin ca prieteni, fără motive politice sau religioase şi pot fi probabil comparaţi cu cei care muncesc în Lumea a Treia, ajutând la dezvoltarea regiunilor respective.

În 1927, când a călătorit prin intrarea de la Polul Nord în lumea din adâncuri, amiralul Byrd a adus acasă primele imagini autentice cu oameni şi oraşe, iar hărţile şi pozele realizate în 1947 de cele două expediţii americane cu avioane circulare confirmă afirmaţiile anterioare ale lui Byrd.

Pentru a putea înţelege că lumea din adâncuri există cu adevărat şi de ce a fost aşa de mult timp negat acest lucru, trebuie să se afle că guvernele lumii s-au învăluit în acest secret în mod consecvent timp de cincizeci de ani. În locul adevărului s-a acceptat ca fapt ştiinţific teoria despre un miez topit al globului pământesc care emană o căldură inimaginabilă. Aproape toate cărţile ştiinţifice sunt încă adepte ale acestei teorii, lucru predat şi în şcoli. Dar o astfel de teorie care să explice naşterea Pământului este total învechită, stârnind pe ascuns râsul multor cercetători de renume. Unele cronici străvechi din Scandinavia şi legende ale eschimoşilor povestesc despre oameni care au fost purtaţi de curente marine spre interiorul Pământului şi au reapărut după ani întregi, povestind întâmplările trăite.

După cum am mai spus, vizitatorii germani au fost invitaţi în capitala bodlandeză, Bod, unde au fost oaspeţi ai parlamentului şi ai regelui. Reprezentanţii oficiali ai guvernului le-au explicat că gazdele lor erau urmaşii primei rase, care s-au retras în interiorul Pământului. Printre rasele care au venit mai târziu se numărau atlanţii, vikingii şi eschimoşii. Bodlandezii susţin că japonezii nu au nici un fel de rude în lumea din adâncuri, dar că ar fi descendenţi ai locuitorilor continentului Mu care s-a scufundat cu aproximativ cincizeci de mii de ani înaintea Atlantidei. Tradiţiile bodlandezilor spun că la suprafaţa Pământului ar fi existat deja

patru civilizaţii care s-au dezvoltat şi au dispărut. Cea de acum ar fi cea de-a cincea civilizaţie.

Informaţiile din surse germane le-am enunţat ceva mai devreme. Dar nu mi se părea destul de sigur să mă bazez exclusiv pe date de provenienţă germană, astfel că am căutat şi alte dovezi. În 1977 am primit câteva informaţii uluitoare de la Departamentul american de Stat. Unul dintre colaboratori mi-a dezvăluit adresa unui anume profesor Haammaan din Noua Atlantidă, care a emigrat în SUA şi s-a căsătorit cu o americană, locuind cu familia sa în Massachusetts. Profesorul a fost de acord să stea de vorbă cu mine dacă nu-i voi dezvălui identitatea. Materialul din faţă despre oamenii din Noua Atlantidă se bazează în primul rând pe discuţiile purtate cu el. Mai târziu am putut lua neaşteptat legătura cu o altă persoană din lumea din adâncuri. Acesta s-a dovedit a fi un profesor strălucit de filozofie şi de istoria antichităţii, care împreună cu soţia sa trăieşte acum în Statele Unite, unde predă istoria la Universitatea George Washington, iar în timpul liber oferă consiliere studenţilor şi altor persoane în privinţa problemelor familiale şi sociale.

Numele englezesc pe care şi l-a luat este H.G. Jerrmuss – probabil silabisit Jerruummouss. El vine din Bodland, care în prezent are o populaţie de aproximativ şase milioane de oameni."

John şi-a întrerupt expunerea pentru a-şi lua micul geamantan, din care a scos biblioraftul pe care de-abia îl strânsese. După ce s-a uitat puţin prin el, timp în care Adam şi cu mine am profitat de ocazie ca să mai tragem o duşcă, ne puse în faţă câteva pagini care păreau a fi extrase din interviul deja pomenit şi spuse că puteam să le păstrăm şi să le citim mai târziu.

„Vă dau acum o privire de ansamblu asupra tragediei care a provocat catastrofa Atlantidei, precum şi exodul atlanţilor spre adâncurile lumii, aşa cum mi-a fost comunicată de acest martor ocular, profesorul Haammaan.

Atlantida, colonie venusiană, şi-a avut începuturile acum aproximativ treizeci şi trei de mii de ani în văile şi înălţimile fertile ale unui continent din Oceanul Atlantic. Planeta Venus a fost ea însăşi iniţial o colonie spaţială a Pământului, ai cărui locuitori au fugit în masă într-o perioadă necunoscută din cauza unei catastrofe terestre.

Înainte de distrugerea pas cu pas provocată acum treisprezece mii cinci sute de ani de un război atomic, Atlantida se întindea din partea de vest a Africii până în Caraibe. Atlantida s-a scufundat în trei mari etape. A fost o țară de o bogăție inimaginabilă, care depășea cu mult societatea și tehnologia națiunilor de frunte din prezent. Navele atlanților au zburat până în cele mai depărtate puncte ale spațiului și au întreținut relații comerciale cu alte planete îndepărtate. Dar au avut un dușman neînduplecat, poporul atenienilor, care trăia în orașe mari, în special pe țărmurile Mării Egee. O vrajbă comercială de trei sute de ani a dus la un război în care fiecare parte încerca să o distrugă pe cealaltă. Cauza indirectă a războiului era de natură economică, și nicidecum dorința de cucerire. Miza o constituia supremația economică asupra planetelor din Calea Lactee, dincolo de propriul nostru sistem solar, unde atlanții și atenienii își construiseră colonii. Bătăliile s-au purtat atât pe pământ cât și în spațiu, născând în timp o ură imensă.

Se pare că acum unsprezece mii cinci sute de ani regele atenian ar fi ordonat un atac-surpriză asupra unor mari orașe din Atlantida. Conflictul a început ca un război regional limitat. Armatele ateniene au debarcat pe continent și, cu ajutorul armelor lor cu raze distrugătoare, au reușit să cucerească câteva ținte strategice și să aducă oștirilor din Atlantida pierderi considerabile. În cea de-a douăzeci și una zi a războiului, atlanții au lansat un atac răzbunător și, forțând apărarea aeriană a atenienilor, le-au distrus capitala cu bombe atomice. În replică, aviației militare ateniene i s-a ordonat un atac atomic asupra capitalei Atlantidei. Pe parcursul celor nouă zile care au urmat a izbucnit un război atomic total între cele două culturi. Legendele grecești, scandinave și indiene au povestit despre această catastrofă. În Biblie se găsesc câteva indicii asupra acestui lucru.

Milioane de atlanți și atenieni au murit ca urmare a acestui dezastru atomic. Culturile lor mărețe, precum și industria au fost total distruse. Atenienii nu-și vor mai redobândi vechea lor grandoare, iar atlanții au fost nimiciți de pe suprafața pământului. Unele rămășițe ale poporului atlant au reușit să ajungă până în Egipt, alții au dispărut în peșterile și tunelele subterane din Africa. Unele grupuri de atenieni au mers în actuala Italie sau în munții Turciei și s-au amestecat cu celelalte rase. Unii atlanți au plecat chiar și în America. Dintre strămoșii lor fac parte mayașii și incașii,

precum şi anumite triburi de indieni din America de Nord. O parte din ei s-au dus mai târziu în lumea din adâncuri.

Dar în decursul celor nouă zile ale conflagraţiei atomice elementele naturii au suferit dezechilibre atât de mari, încât vântul şi apa au făcut ravagii mai cumplite decât însăşi bomba atomică. Datorită fuziunii nucleare a apărut mai întâi unda de căldură. Praful radioactiv a murdărit întreaga atmosferă şi a întunecat soarele. Căldura atomică s-a ridicat în spirală şi a format coloane gigantice.

Gheţarii uriaşi de la Polul Nord s-au topit, luând naştere noi fluvii cum ar fi Ronul, Rinul, Sena, Dunărea şi Padul. Marea Britanie, care înainte era legată de continent, a devenit acum o insulă. Istmul care existase anterior a fost acoperit de ape. Ţinuturile aflate mai jos de actuala Mare a Nordului şi Marea Baltică au dispărut de asemenea în valurile şi în gheaţa care se topea; aceste ape, care înainte acopereau regiunile Europei, umplu acum bazinele Mării Caspice şi Mării Negre. Astfel s-a scufundat pentru totdeauna şi Atlantida.

Pentru atenieni sfârşitul a fost la fel de catastrofal. În timp ce noile fluvii duceau apă dulce în văile actualei Mări Mediterane, viituri gigantice de apă sărată, produse printr-o fluctuaţie puternică a rotaţiei Pământului, au distrus peretele înalt şi abrupt de la „Coloanele lui Hercule", actuala strâmtoare Gibraltar dintre Spania şi Maroc.

În cursul următoarelor luni, asupra supravieţuitorilor au căzut torente de ploaie. În acea vreme Mediterana de azi era o vale fertilă, acolo avându-şi originea, de altfel, cultura atenienilor. În următoarele sute de ani viiturile abundente dinspre Atlantic au acoperit întreaga civilizaţie din această vale. Se vedeau doar vârfurile munţilor deasupra apei. Ele formează astăzi insulele Malta, Sicilia, Corsica, Sardinia etc. Resturile oraşelor Appoloias, Hellinas, Spartillois şi Spartia au dispărut total în inundaţie. Mulţi ani apa din Atlantic a curs prin strâmtoarea Gibraltar în actuala Mare Mediterană, până când a ajuns la acelaşi nivel. Din patria originară a rasei greceşti au rămas numai legende. Au trecut aproape trei sute de ani până când şi regiunile de pe înălţimile aflate acum pe fundul Mediteranei au fost total acoperite de apă. Atlanţii, care în timpul războiului s-au putut salva prin buncăre şi tunele, au venit din nou sus, au făcut ordine în oraş şi s-au pregătit pentru o nouă viaţă. Dar

apa creştea în fiecare an şi atlanţii au fost nevoiţi să-şi protejeze oraşele cu un strat izolant gros de un metru dintr-un material pe care azi încă nu îl cunoaştem. Atlanţii şi-au acoperit atunci toate oraşele cu cupole asemănătoare cu cea a Astrodomului din Houston, Texas. Aceste oraşe situate mai la înălţime au fost în final luate de ape, iar acum se află pe fundul mării. Unele dintre ele se află în apropiere de SUA, cum ar fi acel oraş necunoscut cu un diametru de şaisprezece kilometri din dreptul capitalei Puerto Ricoului, San Juan. Între cele opt oraşe subacvatice mai mari din apropierea Indiilor de Vest există o legătură prin sistemele de tunele. La suprafaţă se ajunge cu ajutorul ecluzelor de aer. Tot pe aici ies şi navele lor spaţiale.

În toată lumea există azi doar douăzeci şi opt de oraşe sub apă. Profesorul Haammaan povestea că Marea Neagră, Marea Caspică şi Golful Mexic au fost iniţial văi locuite, inundate apoi de mare. El mai afirma că mulţi cercetători americani, cât şi reprezentanţi ai guvernului erau informaţi despre acest lucru.

Cele mai recente mişcări tectonice au avut loc în timpul inundaţiei globale. S-au format noi lanţuri muntoase, iar cele vechi, precum Himalaya, s-au înălţat mai mult. Pe şesuri s-au depus sedimente, în diferite locuri rămânând cimitire de fosile. După ce potopul a trecut, ţări vechi precum Atlantida au dispărut şi au luat naştere altele. Mai întâi viiturile au inundat majoritatea teritoriilor de pe pământ, după care s-au retras şi au inundat regiunile de coastă formând noi râuri şi fluvii cum ar fi Mississippi, Ohio, Missouri şi St. Laurent. Geologii încă nu s-au pus de acord cu ceea ce a produs ultima catastrofă a lumii. A fost într-adevăr un potop biblic datorat unui război atomic.

Profesorul Haammaan a continuat: „Am venit la suprafaţa pământului şi am vorbit cu dumneavoastră şi guvernul dumneavoastră pentru a atenţiona omenirea de pericolul unui nou război nuclear. În profeţiile Vechiului Testament scrie: „Aşa cum a fost pe vremea lui Noe, va fi din nou în ultimele zile." Civilizaţiile dumneavoastră ar fi total lipsite de apărare în faţa unei astfel de catastrofe. Un război atomic ar nimici locuitorii şi ar schimba forma ţărilor. În trecut, marile oraşe de pe coastă şi ţinuturile aflate mai în interior, unde probabil că nu au căzut bombe, au fost inundate de apă. A durat unsprezece mii cinci sute de ani până când pământul a ajuns la civilizaţia pe care o pierduse cu mult timp în

urmă. Atunci a fost o adevărată grădină a Edenului. Dacă credeţi că lucrurile au fost rele pe atunci, pot să vă spun că următorul război atomic va fi de o mie de ori mai rău, din cauza miilor de bombe atomice pe care le-au strâns guvernele."

Profesorul Haammaan s-a oprit. „Citiţi-l pe Platon. Citiţi în vechile cărţi. Citiţi povestea lui Noe şi a arcei sale. Veţi descoperi o mulţime de lucruri interesante. Dacă mai-marii lumii înguşti la minte refuză să asculte, atunci sfârşitul Pământului nu mai poate fi împiedicat. Trebuie dată alarma. Poate am venit într-o parte a lumii unde nu se ţine seama de avertismentele mele. Dacă voi, oamenii, v-aţi putea controla ego-ul militar pentru un secol, atunci aţi face nişte progrese remarcabile în ceea ce priveşte călătoriile şi tehnica. Aţi face nişte descoperiri pe care acum nu vi le puteţi imagina. Şi noi cunoaştem forţele sinistre care acţionează în spatele politicii şi economiei şi care nu sunt interesate de libertatea fizică şi psihică a oamenilor."

Pentru a-mi face o idee despre cum ar putea arăta în viitor lumea de la suprafaţă, l-am rugat pe profesorul Haammaan să-mi răspundă la câteva întrebări referitoare la viaţa de pe continentul său din interiorul Pământului.

Capitolul 14
Interviul cu profesorul Haammaan despre viaţa din interiorul lumii

Atlanţii din lumea subterană, care îşi mai spun şi atturieni – dintre ei făcând parte şi profesorul Haammaan, care a emigrat în SUA cu paşaport islandez –, au ca limbă vorbită şi scrisă sanscrita originară. Steagul lor este portocaliu, cu un blazon sub care scrie cu litere negre „Pace Onorabilă", însemnând încetarea unui război fără capitulare.

Alfabetul lor sanscrit conţine treizeci şi opt de litere, dintre care multe au o formă dublă, ca de exemplu AA, CC, OO etc.

Aceste litere duble sunt folosite numai la numele proprii, cum ar fi cele de persoane şi oraşe: Aarpo, Baacco, Wiinnaabbaago, Sapraanoo, Jaapanno, Cannaggo. Câteodată două cuvinte sunt compuse şi rostite ca unul singur. La punctuaţie se pune un semn de întrebare invers şi un semn de exclamare normal după aceea.

Locul natal al profesorului Haammaan este capitala Noii Atlantide, Shambhala, care se află pe continentul Agartha. Metropola, cu o populaţie de mai multe milioane de oameni, este legată de alte oraşe mari prin trafic aerian. Traficul la sol se face cu ajutorul trenurilor, care călătoresc pe perne de aer în loc de şine, sistemul levitaţiei magnetice existând încă din timpul coloniştilor de pe Venus. Cea mai mare parte a transportului la sol se realizează cu maşini pe patru roţi, acţionate cu energie electrică. Pe marginea străzilor, la distanţe de patruzeci de kilometri, se află staţii de alimentare cu electricitate din care se poate capta energie pentru două sute de kilometri în numai trei minute. De la o staţie de distribuţie fiecare depozit de energie este aprovizionat pe calea undelor radio cu curent obţinut din energie solară, hidroelectrică sau atomică. De asemenea, sunt folosite şi vehicule magnetice cu energie liberă.

Profesorul Haammaan a fost rugat să descrie pe scurt politica de imigrare, precum şi politica monetară. În ceea ce priveşte imigrarea, a spus el, nu există viză între ţările din interiorul Pământului. Traficul internaţional e nelimitat, cu toate că fiecare stat de acolo are o poziţie izolaţionistă şi nu se bazează pe o organizaţie de felul Naţiunilor Unite, aşa cum se practică la suprafaţă. Dacă o persoană călătoreşte în alt stat, trebuie doar să

semneze o declaraţie că va ţine seama de legile ţării gazdă. Deoarece valuta este convertibilă pe baza etalonului internaţional al aurului, călătorii pot să-şi schimbe banii în moneda ţării gazdă. În legătură cu banii, Haammaan a adăugat: „Dragostea pentru bani este rădăcina tuturor relelor, dar e foarte greu să se renunţe la acumularea lor. Banii trebuie cheltuiţi pentru necesităţile şi dorinţele imediate. Pentru a evita acumularea unor sume mari, anual se introduc bancnote noi şi sunt emise alte numere de serie. Dacă ascunzi bani eşti pasibil de treizeci de ani de închisoare. Ţi se permite, totuşi, să-i economiseşti la o bancă. Folosim şi monezi, care au în compoziţie 70% aur sau argint şi 30% aliaje. Motivul pentru legile împotriva acumulării este acela că se doreşte menţinerea unui flux monetar intens – asta fac şi băncile noastre cu banii clienţilor lor, la dobânzi foarte mici – încât capitalul să fie investit total în sectoarele privat şi public ale economiei.

Una dintre problemele de aici, de la suprafaţa Pământului e dată de faptul că bogăţiile strânse de anumite grupări timp de ani sau secole au fost scoase din circuit şi depuse în bănci particulare. Bogăţiile acestea – care, în mod normal, constau din aur – reprezintă o formă de putere dăunătoare care este utilizată ca mijloc pentru influenţarea anumitor cercuri ale societăţii. Sunt sigur că şi dumneavoastră puteţi cita multe exemple ale abuzurilor comise de astfel de grupări puternice. Diferite provizii de aur se află în posesia trezoreriei, care le foloseşte pentru a sprijini moneda naţională. Mare parte a rezervelor noastre de aur provin din Atlantida."

Calendarul folosit în toată lumea interioară se bazează pe un an de trei sute şaizeci de zile. Fiecare lună are treizeci de zile. Cele cinci zile care rămân la sfârşitul anului sunt denumite „zilele sfârşitului de an". În această perioadă se renunţă la orice muncă care nu este neapărat necesară. Sugarii care se nasc în această perioadă sunt oficial înscrişi ca fiind născuţi pe 1 ianuarie. Acest calendar durează de mii de ani.

„Aveţi anumite concepţii referitoare la alegerea ocupaţiei?"

„Pe baza îndemânării tehnice sau a rezultatelor şcolare, elevii noştri se decid încă de timpuriu asupra viitoarei cariere. Nu avem nici un fel de reguli de pensionare. La noi se obişnuieşte ca, după

anii activi de serviciu, să se exercite o muncă cu program redus. Acest lucru îl decide însăşi persoana respectivă. Anumite profesii sunt considerate mai potrivite pentru femei. Ele nu sunt oprite, în această privinţă, să-i urmeze pe bărbaţi.

Datorită cercetărilor noastre medicale am eliminat majoritatea bolilor, cum ar fi cancerul sau artrita. Bineînţeles că oamenii mai suferă accidente. Măsurile de urgenţă în cazurile de fracturi osoase sau implanturile de păr fac parte din rutina medicală. Dacă, de exemplu, trebuie să înlocuim bucăţi de piele, în cazuri de răniri grave sau arsuri, tăiem pur şi simplu o bucată dintr-o rolă, la fel cum se ia hârtie de pe un sul pentru a o folosi în scopuri casnice. Această bucată este unsă cu un gel special de cicatrizare şi aşezată în zona arsă sau rănită, în condiţii sterile. Materialul se absoarbe imediat şi se adaptează pielii. Metoda noastră de chirurgie plastică funcţionează rapid şi fără probleme. Rareori se fac amputări, deoarece în membrele bolnave sunt introduse componente osoase artificiale, care sunt acceptate de oasele naturale fără probleme. Inima, plămânii, urechile şi alte părţi ale corpului, cum ar fi dinţii, sunt înlocuite fără probleme". Chestiunea leziunilor nervoase nu a fost abordată.

Tuturor grupelor de vârstă le stă la dispoziţie asistenţa medicală gratuită. Atlanţii au învins de mult majoritatea bolilor cu care ne confruntăm noi aici. Speranţa de viaţă este, la ei, de mai multe sute de ani. Moartea timpurie este ceva foarte rar.

Prima discuţie cu Haammaan, desfăşurată pe un aeroport din Mannheim, a fost secretă. Am vorbit puţin şi despre metodele cu care se apără societatea de acei oameni care nu vor să ţină cont de legile străvechi.

Iată-le pe cele mai importante: „Un infractor este privit ca un rău social sau ca un potenţial pericol dacă nu răspunde la un tratament. Toate infracţiunile sunt tratate ca o formă de boală psihică. Făptaşul prins pentru prima oară este automat trimis într-o clinică psihiatrică de stat. Majoritatea reacţionează pozitiv la tratament, metoda nefiind menţionată aici.

O comisie medicală e autorizată să declare o persoană la a treia abatere ca fiind un infractor înveterat. Într-un astfel de caz tratamentul e oprit, iar făptaşul este considerat criminal irecuperabil. I se iau toate hainele şi, gol şi în lanţuri, trebuie să

facă muncă silnică. Noaptea doarme pe un prici din lemn fără aşternut. Mesele sale sunt foarte sărăcăcioase. Şase luni de o astfel de pedeapsă ajung deseori să-l transforme pe infractor într-un cetăţean fidel legii, fiind apoi reprimit de societate ca un om normal. În cazul în care deţinutul nu reacţionează nici la acest tratament, el este surghiunit pe o insulă de trei medici şi un judecător. Acolo trebuie să trăiască asemeni unui animal. Peste zi trebuie să facă munci grele, iar noaptea este închis într-o cuşcă. Acest procedeu are asentimentul unanim al populaţiei, fiind privit drept o intimidare eficientă. Oamenii respinşi astfel de societate sunt consideraţi morţi, iar rudele sunt corespunzător înştiinţate. Se renunţă definitiv la toate încercările de reabilitare. După moarte, cadavrul este incinerat. Urna nu este trimisă rudelor ci, pur şi simplu, aruncată în mare, fără nici o ceremonie.

Există trei infracţiuni care îl fac pe făptaş automat „o persoană indezirabilă": violul, răpirea şi omuciderea. Puştile şi pistoalele sunt interzise. În Noua Atlantidă pedeapsa cu moartea este încă în vigoare şi este executată pe baza deciziei judecătorului sau la rugămintea acuzatului însuşi, în cazul în care reabilitarea a dat greş. În acest caz inculpatului i se dă un pahar cu un lichid extras dintr-un pom, aşa-numita „rădăcina otrăvii", care produce în decursul unei ore o moarte nedureroasă.

Chiar şi într-un mediu ideal, unii oameni sunt înclinaţi spre infracţiuni şi nu se pot adapta normelor care sunt necesare convieţuirii paşnice a cetăţenilor. Acest lucru este valabil pentru toate societăţile din exteriorul şi interiorul Pământului. Dar în Noua Atlantidă infractorii sunt trataţi în centre de reabilitare, în loc să fie ţinuţi în închisori. Există puţini infractori juvenili în lumea interioară. Poate aceasta se datorează faptului că părinţii sunt responsabili pentru delictele tinerilor. Ei sunt pedepsiţi împreună cu tinerii, corespunzător gravităţii delictului, căci tinerii învaţă mai întâi din familie, care are o influenţă asupra lor încă dinaintea şcolii. În cazul în care testele efectuate la şcoală arată o înclinaţie criminală a copilului, acesta este dus, încă de la o vârstă fragedă, la un spital pentru terapie. Mijloacele de comunicare la noi, ca şi cele din Bodland, nu dau ştiri despre infracţiuni, cu atât mai puţin titluri principale în ziare. De asemenea, la noi nu există procese lungi, dramatice, aşa cum se obişnuieşte în Statele Unite. Un ucigaş dovedit este condamnat, de obicei, în decurs de două săptămâni.

Nu sunt tolerate bandele juvenile şi jafurile, care la dumneavoastră sunt atât de răspândite; la noi nici nu există. La noi nu există criminalitate organizată".

Profesorul Haammaan a continuat: „Sistemele poliţieneşti de la suprafaţă sunt încă extrem de eficiente, însă o duc foarte greu. Se pare că societatea dumneavoastră pune mai mare preţ pe securitatea infractorului decât pe drepturile victimei. Dacă sistemul dumneavoastră juridic va fi reformat vreodată, atunci va scădea foarte repede şi statistica delictelor. Sistemul juridic este un bastion menit pentru apărarea tuturor membrilor societăţii de la suprafaţa lumii, precum şi de oriunde altundeva. Dar acest sistem a fost aşa de falsificat de instanţele inferioare, încât intenţia iniţială, de a-i proteja pe toţi membrii societăţii, nu se mai regăseşte defel. Infractorii pot beneficia de atâtea chichiţe legale în societatea dumneavoastră occidentală! Există din ce în ce mai mulţi avocaţi care se folosesc de aceste nedreptăţi, în felul acesta asigurându-le perpetuarea. Însuşi sistemul este cel care trebuie să înlăture aceste neajunsuri.

În general vorbind, viaţa din interiorul planetei este asemănătoare cu cea de pe suprafaţă. Alimentul principal din regiunile mai călduroase este orezul. Cele mai importante produse agricole cultivate în zonele nordice sunt orzul şi grâul. Alte feluri de legume sunt fasolea, soia, vinetele, varza, sfecla, morcovii etc. Noii atlanţi sunt aproape toţi vegetarieni, dar mănâncă, de asemenea, peşte şi uneori şi carne de pasăre cu o mulţime de adaosuri aromatice sintetice care au gust de carne de vită, de porc etc. Nu au curcani, dar există nişte păsări mari autohtone, care sunt foarte gustoase.

Două elemente de construcţie vă vor interesa probabil. Unul dintre ele este un bloc de beton practic indestructibil. Materialul sintetic, nisipul şi apa sunt tratate termic, ca şi teracota. Acest produs este foarte mult folosit în construcţia de locuinţe sau clădiri pentru afaceri. O altă substanţă, care este denumită cărămidă de sticlă, constă din silicon pisat fin, un amestec de sticlă şi lut; cărămizile acestea sunt turnate în forme diferite şi încălzite la o temperatură foarte înaltă, fiind folosite pentru podele, faţadele exterioare şi clădiri, pavaj etc. Autostrăzile

din Noua Atlantidă sunt prevăzute cu nuturi desfăşurate lateral. Cauciucurile maşinilor au, la rândul lor nuturi, astfel încât se ajunge la un fel de efect de roată dinţată, iar conducătorii sunt feriţi împotriva pericolului de derapare".

O a doua discuţie cu profesorul Haammaan a avut loc duminică, 20 noiembrie 1977. Împreună cu un martor de încredere de la Departamentul de Stat ne-am cazat la Holliday Inn în Mt. Vernon, New York şi am purtat convorbirea în sala de conferinţe. Atlantul de peste doi metri era clădit ca un jucător de fotbal, dar mâinile sale erau fine, aproape ca ale unui pianist. Ochii albaştri, luminoşi reacţionau la fiecare schimbare de atmosferă. Părul său era deschis la culoare şi tuns destul de scurt. Arăta ca un scandinav modern.

Nu aveam foarte mult timp la dispoziţie, de aceea ne-am limitat la câteva întrebări nepregătite. Comportamentul profesorului Haammaan a fost mai puţin rezervat decât în timpul primei discuţii şi, după ce am comandat ceai şi cafea, fiecare s-a aşezat într-un fotoliu şi discuţia a reînceput.

„Câţi ani aveţi?"

„Conform actelor, oficial am cincizeci şi şapte de ani, dar în realitate sunt în vârstă de câteva sute de ani. Media de vârstă de pe continentul meu, Agartha, este de aproximativ opt sute de ani".

Această afirmaţie a profesorului Haammaan ca atlant nu putea coincide cu afirmaţiile celor din Bodland. Dr. Jerrmuss din capitala bodlandeză Bod este în vârstă de cincizeci şi opt de ani şi susţinea că tatăl său ar fi murit la vârsta de o sută treizeci şi cinci de ani, două sute de ani fiind o vârstă la care se poate ajunge în ţara sa. Unii bodlandezi pot atinge trei sute de ani, dar cei care depăşesc două sute sunt consideraţi ca făcând parte din elită.

Convorbirea cu profesorul Haammaan a continuat:

„De ce trăiesc cei din Noua Atlantidă aşa de mult faţă de cei de la suprafaţa Pământului?"

„Razele ultraviolete dăunătoare, precum şi alte raze solare, sunt cauzele morţilor timpurii la voi. Vă veţi aminti că noi dispunem de un soare sintetic, care luminează lumea noastră interioară. Acest soare îşi primeşte energia prin nişte receptori de cristal de la soarele din exterior şi o acumulează, în timp ce razele dăunătoare nu sunt

retransmise. Al doilea motiv pentru decesele timpurii este, după părerea mea, alimentaţia dumneavoastră. Marea majoritate a atlanţilor noştri nu consumă carne, cum fac cei mai mulţi dintre voi, cu toate că din când în când mâncăm pui şi peşte. Din punct de vedere biologic suntem identici."

„Credeţi că Soarele ne scurtează viaţa?"

„Da, sigur. Diminuarea sănătăţii voastre începe în jurul vârstei de douăzeci de ani, chiar dacă nu se manifestă nici o boală. Razele solare au o acţiune nefastă asupra fructelor şi legumelor pe care le mâncaţi. Consumul de carne are consecinţe şi mai grave."

„Longevitatea nu este, la dumneavoastră, rezultatul progreselor spirituale şi psihologice pe care societatea voastră le-a realizat în cei unsprezece mii de ani cât n-a avut de suportat războaie, probleme economice sau alte tensiuni?"

„Doar parţial. Bineînţeles, modul nostru de viaţă în armonie, dragoste şi pace este o componentă importantă în progresul nostru. Dar longevitatea noastră, ridicată iniţial, a crescut mai mult în decursul secolelor prin aceea că ne-am schimbat obiceiurile alimentare, în special datorită filtrării razelor solare dăunătoare cu ajutorul soarelui nostru sintetic. Astfel am depăşit îmbătrânirea timpurie, precum şi majoritatea bolilor de care oamenii de la suprafaţă mai suferă încă."

„Povestiţi-mi, vă rog, mai multe despre acestea, de exemplu despre sucurile de legume şi fructe."

„Folosim amestecul anumitor sucuri de fructe şi legume, respectiv extractele lor, în scopuri medicale, sistem pe care-l numim „igienă naturală". Nu am dezvoltat aceste leacuri toate deodată. Compoziţia lor sigură este rezultatul unor cercetări de mii de ani. Avem foarte mare grijă de alimentaţie, cu toate că serbăm câteodată cu plăcere, mâncând copios."

„Spuneţi că şi dumneavoastră aveţi din când în când probleme cu aceleaşi boli, ca şi noi cei de sus, în ciuda dietei îmbunătăţite? Puteţi enumera câteva dintre bolile pentru care aţi produs leacuri?"

„Cancerul este una din cele mai grele boli. Împotriva lui am creat un amestec exact de sucuri de legume. Dacă se bea timp de treizeci de zile aproximativ un sfert de litru, se distrug toate celulele cancerigene, fiind înlocuite cu celule sănătoase."

Profesorul Haammaan a explicat că nu este medic şi că se exprimă ca un profan, dar afirmaţiile sale au putut fi confirmate

prin teste în centre de cercetare medicală. „Medicii de la noi au avut oarecare succes cu un medicament denumit „UGROME", dar acesta a fost înlocuit mai târziu cu extractele din morcovi, roşii şi alte feluri de legume."

„Spuneţi că razele solare distrug pe pământ anumite celule ale fructelor şi legumelor care conţin substanţe suplimentare folositoare vieţii. Cum putem face ca aceste celule naturale să nu se piardă?"

„Cultivaţi-le în sere, care nu lasă să intre razele periculoase. Oamenii voştri ştiu deja care formule de materiale, de sticlă sau sintetice, sunt necesare pentru a respinge razele solare dăunătoare din spectru."

„Ne mai puteţi indica şi alte metode de însănătoşire, de care avem foarte multă nevoie aici?"

„Pentru abcese, cancer de piele şi arsuri. Pe lângă tratamentul psihologic şi psihic al cauzei, unul dintre gelurile folosite de noi poate face ca boala să dispară în decursul a douăzeci şi patru de ore. Gelul poate fi luat şi pe cale orală, într-o capsulă. Ştiţi deja despre pielea sintetică pe care am produs-o dintr-o formulă de sucuri de legume şi materiale cleioase. Pielea este rulată, exact ca şervetele de bucătărie la voi, şi sunt aplicate pe arsuri de gradul unu, doi şi trei. Umiditatea pielii se păstrează, deci, pe locul ars. Corpul începe imediat să formeze dedesubt piele nouă. Când procesul de însănătoşire s-a încheiat, pielea sintetică este retrasă. Nu rămân cicatrice. Doctorii noştri stomatologi implantează şi dinţi noi. În cazul leziunilor dentare ei administrează pacienţilor un medicament din substanţe naturale, care are grijă ca dintele să se însănătoşească."

„Aveţi probleme cu drogurile şi alcoolismul?"

„Nu se produc şi nu se vând nici droguri, nici alcool în Atlantida, Bodland sau ţara vikingilor. Patima drogurilor este considerată un delict grav şi, dacă ar fi aşa de rău cum este în societatea voastră, atunci consumul lor n-ar fi fost niciodată tolerat. Dispunem, totuşi, de metode de vindecare împotriva unor astfel de dependenţe. Să luăm ca exemplu marijuana. Avem o buruiană care, dacă este fumată, are acelaşi gust ca marijuana. Un dependent care fumează o ţigară din această buruiană, va constata că dorinţa lui de drog va fi potolită. El poate să-şi înfrângă, deci, viciul fără a avea reacţii secundare. Pentru alte probleme cu drogurile avem metode asemănătoare de lecuire. Toleranţa faţă de

droguri se impune din ce în ce mai mult în societatea dumneavoastră. Băuturile alcoolice şi tutunul nu sunt vândute sau consumate la noi în Atlantida, cu toate că, după cum am auzit, vechii vikingi şi bodlandezii de lângă germani mai beau încă cu plăcere bere din orz şi fumează ţigări. Dar, domnul meu, eu sunt de fapt competent în artă şi literatură. Nu sunt medic. Voi lua legătura după aceasta cu anumite persoane şi o să-i rog să vă prezinte câteva propuneri şi formule concrete, pe baza cărora cercetătorii dumneavoastră vor putea lucra. Aşa cum sunt lucrurile în prezent în ţara dumneavoastră, mă aştept ca o mare parte a medicilor să se amuze pe seama celor spuse aici. Înainte de a părăsi tema medicală, vreau să mai menţionez că deţinem leacuri împotriva nivelului ridicat de colesterol, pentru obezitate, senilitate, osteoartrită, ulcere stomacale şi multe alte boli. De asemenea, dispunem de aparate pentru stabilirea diagnosticelor.

În ciuda a ceea ce cred mulţi dintre voi, o durată a vieţii de şaptezeci până la optzeci de ani nu este prea ridicată. Dacă bolile mai severe de pe pământ ar putea fi înfrânte, longevitatea oamenilor ar creşte cu siguranţă, în ciuda razelor solare periculoase.

Nu pot descrie secretele atâtor epoci în doar câteva cuvinte, dar în ciuda razelor solare periculoase şi a dietei voastre, există unele tehnici pe care medicii noştri din Noua Atlantidă le folosesc şi pe care şi voi puteţi să le aplicaţi pentru a scădea rata mortalităţii. Cercetătorii dumneavoastră sunt convinşi că toate celulele poartă în ele mecanismul de îmbătrânire şi autodistrugere, astfel că oamenii trebuie inevitabil să moară la şaptezeci-optzeci de ani. Dar noi am dovedit că acest lucru nu este adevărat. Omenirea voastră ar putea avea parte de o viaţă fără boli de peste o sută de ani şi asta chiar în viitorul apropiat, dacă ar aplica metodele noastre de însănătoşire."

„Ţările noastre, aici sus, cheltuiesc anual milioane pentru înarmare, ca să nu mai pomenim de dobânzile mari la banii pe care guvernele îi împrumută pentru a plăti toate astea. Aveţi şi voi acolo un aparat militar?"

„Bineînţeles că nu. Nu avem nici licee militare sau academii de război. Nici noi, nici bodlandezii sau vikingii nu avem o armată permanentă. Şi nici cele şase regate ale vechilor saxoni germani. Cele câteva unităţi paramilitare au doar funcţii de poliţie şi efective foarte reduse. Avem însă o aviaţie militară care

dispune de un număr important de aparate, baza constituind-o străvechiul nostru sistem de transport şi zboruri de recunoaştere. Dacă la dumneavoastră se vorbeşte de OZN-uri, atunci este deseori vorba de unul din aparatele noastre. Bineînţeles, este posibil să fie şi extratereştri, dar aceştia şi-au sporit interesul abia de la al Doilea Război Mondial încoace. Foarte activi sunt însă noii-germani cu farfuriile lor zburătoare. Aceştia au o armată uriaşă de farfurii zburătoare şi nave purtătoare, care sunt staţionate în special la bazele de la altitudine mare, în Anzi şi Himalaya. Sunt tolerate de către celelalte naţiuni subpământene, deoarece se preconizează un alt război mondial şi aceste nave spaţiale sunt pregătite pentru apărare şi evacuare. Momentan nu am voie să dezvălui mai mult.

Dacă aţi folosi în scopuri paşnice banii pe care îi cheltuiţi în prezent pentru înarmare, atunci aţi putea să creaţi o ocupare totală a forţei de muncă, să desfiinţaţi statul asistenţial, să puneţi pe picioare sistemul medical şi să creaţi o societate la care momentan doar visaţi. Dar ce cumpără în primul rând naţiunile voastre înglodate în datorii? Bineînţeles, material de război!"

„Naţiunea voastră este mai avansată din punct de vedere tehnic decât Statele Unite?"

„Da şi nu. America este foarte avansată în ceea ce priveşte ştiinţa şi tehnologia, însă noi suntem cu o sută de ani înaintea voastră în ceea ce priveşte dreptatea socială şi medicina. Dar nu uitaţi că n-am avut nici un război timp de unsprezece mii cinci sute de ani, iar bodlandezii chiar de treizeci de mii de ani."

„Aşadar, aveţi o societate fără sărăcie şi foamete. Desigur că aveţi şi multe activităţi pentru timpul liber?"

„Da, avem şi noi un fel de jocuri olimpice, pe care le numim Quad, de când ne-am retras de sus în adâncul Pământului. Noii germani îşi trimit acum atleţi pentru a se prezenta împotriva echipelor vikingilor şi bodlandezilor. Aceste jocuri anuale sunt întotdeauna un eveniment măreţ. Mai avem şi alte activităţi pentru timpul liber, cum ar fi drumeţia, crosul sau navigatul. Practic facem de toate din ceea ce faceţi şi voi acolo sus. De asemenea, avem propriile noastre versiuni de fotbal şi tenis, dar sportivii noştri nu primesc pentru asta salariu, aşa cum îi plătiţi voi pe atleţii voştri. În casele noastre există şi un fel de „televizoare", dar nu se difuzează filme cu violenţă sau de groază. Aş putea spune că

cinematografele noastre, cu imaginile lor tridimensionale, sunt mai bune decât ale voastre."

„Sexul este şi la voi aşa de exploatat ca şi la noi?"

„Nu, nu e aşa de exagerat. Nu există filme porno sau reviste ori reclame cu sex. Nu există nici bordeluri. Explicaţia pentru acest lucru ar lua prea mult timp decât avem noi azi la dispoziţie. Bărbaţii şi femeile căsătorite din Noua Atlantidă trăiesc separat, dar pentru sex li se pun la dispoziţie case speciale. Bodlandezii sunt, dimpotrivă, mai mult orientaţi către familie. Ei trăiesc împreună ca o familie până când copiii părăsesc casa. Legăturile familiale ale bodlandezilor sunt foarte strânse şi stabile. Tot aşa este şi la vechii şi noii germani, precum şi la vikingi.

De asemenea, nu există poligamie şi nici divorţuri în Noua Atlantidă sau în Bodland. Vârsta cea mai potrivită de a aduce pe lume un copil se află între douăzeci şi cinci şi şaizeci de ani. Căsătoriile se încheie în mod normal după vârsta de douăzeci şi cinci de ani. Copiii rămân la mamă până la împlinirea vârstei de zece ani, apoi vor fi educaţi de stat. Legătura cu familia nu va fi niciodată ruptă, şi ne bucurăm de o viaţă lungă în înţelegere. Mamele au voie să aibă doar doi copii, după care fac o mică operaţie pentru a împiedica alte sarcini. Avorturile nu sunt permise decât în cazul unei necesităţi medicale. La şcoală se ţin cursuri aprofundate despre sex, la care se discută şi despre nocivitatea practicilor sexuale nefireşti.

Aş spune că este necesară creşterea copiilor de către stat până când tinerii ating vârsta majoratului. Voi, cei de la suprafaţa pământului, permiteţi toate aceste influenţe negative la care sunt supuşi tinerii şi apoi trebuie să cheltuiţi o grămadă de bani pentru a-i aresta şi închide, când tendinţele lor criminale ies la lumină. Noi încercăm să recunoaştem de timpuriu aceste tendinţe şi să le eliminăm."

„Există şi popoare primitive în lumea voastră?"

„Da, în afară de câteva popoare ale eschimoşilor, mai există câteva triburi în ţinuturi îndepărtate; membrii lor umblă dezbrăcaţi, goi, aşa cum sunt indigenii din Noua Guinee sau Borneo."

„Cum aţi denumi forma lor de guvernare?"

„Avem un moştenitor al monarhului, la fel ca şi vikingii, bodlandezii şi vechii germani. Cu mii de ani în urmă am încercat cu o democraţie parlamentară şi reprezentanţi aleşi ai poporului.

Dar n-a funcţionat. Trei sute de ani am avut o republică. Preşedintele era ales pe o perioadă de cinci ani putând fi reales până de trei ori, deci în total timp de douăzeci de ani. Apoi s-a modificat constituţia şi mandatul a fost prelungit la cincisprezece ani. Aceasta a durat alţi trei sute de ani. Apoi conducătorul a fost ales pe viaţă. Să ne întoarcem din nou la sistemul monarhic, care este în vigoare de atunci. Spre deosebire de monarhia atlantă ereditară, actualul monarh al Bodland-ului, regele Haakkuuss al III-lea, a fost numit pe viaţă în anul 1928. La scurt timp a făcut cunoscut că vrea să renunţe la funcţia sa. Parlamentul din Bodland caută acum un nou rege.

În monarhiile existente în Noua Atlantidă guvernarea e sub conducerea primului-ministru. El este ales de parlament la propunerea regelui. El conduce camera superioară şi inferioară a parlamentului. Nu este necesar să stea la adunarea legislativă, dar toate proiectele de lege trebuie să fie ratificate de primul ministru şi de rege. Mandatul este de cincisprezece ani. Membrii celor două camere ale parlamentului sunt aleşi de cetăţeni pentru o perioadă de cinci ani. Câţiva, foarte puţini, sunt aleşi pe viaţă."

„Oare statul atlant nu este cam prea autoritar, intervenind în toate domeniile vieţii, incluzând şi religia?"

„Nu, nicidecum. Statul acordă libertatea deplină a conştiinţei în ceea ce priveşte religia. Fiecare poate gândi ceea ce vrea. Bineînţeles, avem o biserică universală."

Nu eram în măsură să analizez în amănunţime religiile atlante, pe de o parte pentru că partenerul meu de conversaţie nu dorea să se refere mai amănunţit la confesiunile religioase. El a spus totuşi, că se roagă la cel mai mare Dumnezeu şi că îl venerează pe Osiris, care la timpul său a fost cunoscut în Atlantida ca locţiitor al lui Iisus, cea mai mare zeitate. Profesorul Haammaan a mai spus că atlanţii sunt împărţiţi în două tabere în ceea ce priveşte viaţa după moarte. Nu m-am mai ocupat de această afirmaţie.

Dr. Jermuss din Bodland a putut povesti mai multe despre Iisus într-o altă discuţie. Se pare că magii veniţi de la răsărit n-ar fi fost trei, ci patru, unul fiind bodlandez. După primele controverse cu învăţătorii şi preoţii din templu, la vârsta de doisprezece ani Iisus ar fi fost adus cu o navă spaţială în interiorul Pământului, unde a fost educat în palatul regelui din Bodland până la vârsta de

douăzeci şi cinci de ani, când a cerut să fie adus din nou pe pământ. Şi-a terminat studiile în India şi Tibet, înainte de a-şi începe misiunea de lecuire şi propovăduire. Ştiinţa şi înţelepciunea lumii interioare au fost o componentă importantă a învăţăturii şi a activităţii pământeşti a lui Iisus, dar această pregătire nu îngrădeşte nicidecum natura divină sau misiunea de a îndruma omenirea rătăcită înapoi către Dumnezeu, a spus doctorul Jerrmuss, care totuşi nu este un expert în Biblie.

Întrebările mele către profesorul Haammaan au continuat astfel:

„Cu ce primejdii se va confrunta în viitor Pământul?"

„Cu un război atomic. De aceea am venit în 1945 la suprafaţă. Apoi cu o influenţă planetară care va deveni din ce în ce mai puternică şi care ar putea modifica clima drastic în toată emisfera nordică. Influenţe mai vechi ale acestei planete, care la noi se numeşte „Nagirth", şi care între timp a pătruns în sistemul nostru solar, a dus la formarea plăcii continentale de gheaţă. Oamenii voştri de ştiinţă dispun de toate informaţiile şi sunt deja probabil îngrijoraţi de o viitoare eră glaciară. Dar cred că Nagirth poate fi deviată."

„Aţi auzit că scoarţa terestră care separă popoarele noastre ar fi străbătută de tunele artificiale?"

„Da. Există tunele, la adâncimi diferite, unde au supravieţuit străvechile civilizaţii. Le folosim ca să călătorim de colo-colo, între Shambhala şi capitala regatului subteran al nordului îndepărtat, care este situată în scoarţa pământului, sub Siberia. Pe vremea ţarilor ruşi a existat o deschizătură spre Siberia, pe unde aveam o trecere către Rusia, dar când aceasta a devenit comunistă am închis accesul. Mai există ieşiri în Statele Unite şi în alte părţi ale lumii, le folosim mereu. Tunelul nord-american este în formă de Y. Duce adânc în mantaua terestră, găzduind un oraş. O bifurcare a acestui Y duce la Shambhala, iar cealaltă spre Bodland.

Noi, aici sub Pământ, suntem un pic îngrijoraţi asupra imigrării ilegale a unor rase nedorite din mantaua terestră în ţările noastre. Printre aceştia sunt şi fiinţele – cei „răi" – care de mult i-au atacat pe vechii germani. Alte tunele sunt căi de circulaţie folosite de unele popoare subpământene foarte civilizate, care călătoresc cu trenul din oraş în oraş.

În afară de locuitorii tunelurilor mai există oraşe mai mari sub calota de gheaţă a polilor, în locuri care înainte de ultima eră glaciară au avut o climă tropicală. Deplasarea polilor i-a obligat pe locuitori să-şi înzestreze oraşele cu cupole de oţel pentru protecţie. Oraşele polare acoperite de gheaţa antarctică sunt legate prin tuneluri cu oraşele din mantaua terestră şi cu oraşele mari din lumea interioară. O treime dintre oraşele-tunel sunt naturale, celelalte artificiale. Oamenii care locuiesc în aceste oraşe sunt protejaţi de soare şi de frig, de aceea au o speranţă de viaţă foarte mare. Am însemnat toate tunelele şi oraşele existente pe hărţi, dar s-ar putea găsi şi locuri pe care nu le cunoaştem. Când s-a scufundat Atlantida, strămoşii noştri au construit cupole dintr-o masă plastică, groasă de un metru, deasupra oraşelor rămase, care încă nu fuseseră inundate de ocean. Azi, aceste oraşe acoperite de ape sunt încă locuite de conaţionalii noştri atlanţi. Cred că în total există douăzeci şi opt de oraşe subacvatice, la care nu se poate ajunge nici cu farfuriile zburătoare şi nici cu trenurile din tunel.

O parte din vechea Atlantidă s-a scufundat imediat, dar alte părţi ale continentului, inclusiv acelea unde se află oraşele cu cupole, s-au scufundat în decursul a trei sute de ani. Bineînţeles că gheaţa s-a format încet deasupra continentului antarctic, care fusese locul Edenului originar. Aşa se numeşte, în orice caz, în tradiţiile noastre.

„Puteţi explica fenomenul Triunghiului Bermudelor?"

„Aşa-numitul Triunghi al Bermudelor nu există în hotare fixate precis. În timpul războiului nostru cu atenienii am scufundat multe cristale în regiunea aceea pe care voi azi o numiţi Triunghiul Bermudelor. Cristalele, care aveau mai multe faţete şi erau aproximativ de mărimea unei mingi de golf, constituiau surse de energie pentru armele şi centrele noastre energetice. Cu ajutorul lor puteam să captăm razele solare şi să le preschimbăm într-o rază de laser intensă. Aceste cristale au fost folosite mai întâi în scopuri paşnice, mai târziu, din păcate, şi în scopuri războinice. Peste unsprezece mii cinci sute de ani, după ce au fost scufundate în Caraibe, aceste cristale sunt încă active. Insulele Caraibe s-au scufundat şi ele, dar cu timpul au apărut din nou. Când razele solare ajung pe fundul oceanului în aceste regiuni, cristalele sunt activate parţial. Când se întâmplă acest lucru, atunci un vas sau un avion din oţel care vine în contact cu razele este pur şi simplu dezintegrat. Nu au influenţă asupra lemnului.

În secolul al şaptesprezecelea s-au scufundat trei nave olandeze în Marea Saragaselor. Supravieţuitorii, care s-au salvat pe butoaie de lemn, au povestit mai târziu că velierele lor mari s-ar fi dezmembrat deoarece se topiseră cuiele metalice. În anul 1614 regele olandez a construit un velier cu cuie din lemn tare. Vasul a navigat în aceleaşi ape şi a găsit sfărâmăturile plutitoare ale epavei. Când echipajul a ajuns din nou în Olanda, membrii săi au povestit istorii confuze despre monştri marini care au mâncat cuiele navei. Astăzi ştim că această regiune este o parte din aşa-zisul Triunghi al Bermudelor şi că monştrii marini sunt în realitate razele incolore care provin de la cristalele scufundate acolo. Dar să nu se uite că există rapoarte în care se spune că acolo au fost scufundate de curând deşeuri radioactive; şi acestea ar putea determina unele fenomene misterioase.

Acestor raze noi le spunem „raze negre", deoarece nu se pot vedea. Strămoşii noştri le-au folosit în războiul împotriva atenienilor pentru a le distruge oraşele şi avioanele. Este cea mai distructivă armă cu raze din lume. Cristalul incolor îşi extrage energia în timpul zilei de la Soare şi o elimină în momentul în care este deplin încărcat. Aceste cristale sunt indestructibile. Ele s-au activat din cauza ridicării fundului oceanului. Cristalele sunt active doar în anumite perioade. Cred că guvernului dumneavoastră îi este clar că ne aşteaptă vremuri primejdioase.

La soarele nostru din interior este vorba de o versiune modificată a acestor cristale, dar şi ele sunt parţial activate de soarele autentic, care străluceşte tot anul prin poli. Acest soare artificial a fost construit în Atlantida şi transportat de navele noastre spaţiale în adâncurile lumii, urmând ca, după ce a fost trimis pe orbita lumii interioare, să se încarce cu energie de la Soarele adevărat. Deoarece strămoşii noştri preconizau războiul, au iniţiat colonizarea cu trei mii de ani înainte de scufundarea Atlantidei, adică acum aproximativ cincisprezece mii de ani. Soarele artificial a funcţionat foarte bine încă de la început. Inginerii noştri, care vizitează soarele la anumite intervale pentru a-l cerceta şi, eventual, a construi piese de schimb, sunt protejaţi de haine de plumb. Cristalele înseşi sunt totuşi indestructibile şi ţin o veşnicie."

John îşi ridică din nou privirea de pe hârtiile sale şi ne mai oferi câteva explicaţii în ceea ce priveşte interviurile:

„Între 1977 şi 1979 s-au purtat patru discuţii cu două persoane din lumea interioară. S-au discutat multe aspecte ale fostelor lor civilizaţii, despre care eu nu am vorbit în amănunţime, deoarece nu ar fi făcut mai credibilă existenţa lumii interioare. Mai trebuie amintite aici două chestiuni. Cea dintâi ar fi longevitatea foarte ridicată a vechilor rase din lumea interioară, care sunt înrudite cu oamenii de la suprafaţa Pământului. Există indicii că oamenii de acolo trăiesc fără excepţie cu cel puţin cu o sută de ani mai mult decât noi aici sus, iar milioane dintre ei trăiesc chiar cu mai multe sute de ani în plus.

În cazul în care atlanţii ating vârsta de o mie de ani, nu este posibil atunci ca omenirea, aici sus, să fi căzut într-adevăr în dizgraţie atunci când a părăsit legendara grădină a Edenului? Şi oare oamenii au fost condamnaţi la o viaţă scurtă de numai optzeci de ani? Când profesorul Haammaan a fost întrebat care deosebire dintre oamenii din interiorul şi cei din exteriorul lumii l-a impresionat mai întâi atunci când a venit aici, el a răspuns: „bătrâneţea, spitalele şi morgile".

Adam se uită la mine tăcut, cu ochii mari. „Toată ziua aşa a fost", i-am răspuns cu o privire care spunea multe. „Omul este un computer umblător!"

John surâde şi mai ia o gură de vin, pentru a-şi mai „unge" puţin corzile vocale.

Capitolul 15
Perfecţionarea principiului antigravitaţiei de către americani după al Doilea Război Mondial

„Lăsaţi-mă să povestesc mai departe cum s-au perfecţionat în S.U.A. farfuriile zburătoare. După al Doilea Război Mondial, Los Alamos a fost ales ca centru de cercetare pentru avioanele circulare. Oamenii de ştiinţă s-au ocupat acolo de probleme fundamentale ce până atunci rămăseseră nerezolvate. De exemplu, prin teste de viteză trebuie să se constate cu cât poate fi depăşită viteza de nouă mii de kilometri pe oră. Ei ştiau că era foarte uşor să zbori cu avionul deasupra curburii Pământului şi apoi să-ţi pierzi orientarea. Multe din aceste probleme trebuiau să fie depăşite, în aşa fel ca avionul circular să devină într-adevăr un instrument util. La iniţiativa comandantului forţelor aeriene, generalul Vandenberg, s-a efectuat transferul la Los Alamos şi a fost desemnată o echipă de cinci cercetători, un canadian de la universitatea Manitoba, un englez de la Oxford şi trei fizicieni americani. Noul nume de cod pentru perfecţionarea avionului circular era „proiectul Milk Can".

Răspunzător de noul proiect era un om cu calităţi confirmate, colonelul Charles B. Wilkerson, doctor în fizică şi matematică. În timpul războiului a lucrat la O.S.S. pentru a sparge codul secret al nemţilor, reuşită care e posibil să fi scurtat conflictul cu trei ani.

Colonelul Wilkerson şi colaboratorii săi s-au mutat la Los Alamos pentru a trece la următoarea fază de perfecţionare a avionului circular. Mai întâi, fizicienii au început cu stabilirea vitezei optime pentru capacitatea noului motor, ţinând cont de câmpul magnetic al Pământului. Pentru teste li s-a pus la dispoziţie un avion circular cu un diametru de unsprezece metri. Cu acest aparat, pus să se deplaseze rapid pe cursul nord-sud cunoscut, s-au stabilit parametrii de viteză împărţind kilometrii lineari parcurşi la timp. Vitezele şi acceleraţiile măsurate între punctul de plecare şi cel de destinaţie stau la baza manualului standard care este şi astăzi folosit la pregătire. Cercetătorii au stabilit că avionul zbura mai repede pe o axă nord-sud decât pe axa est-vest. Ei au mai descoperit că avioanele cu magnet accelerau automat la zborurile succesive în jurul Pământului. De exemplu, în 1948 s-au efectuat două zboruri de verificare, unul în direcţie estică timp de douăsprezece ore şi celălalt mai scurt. Wilkerson a zburat, de asemenea, fără escală prin

lumea din adâncuri – se pare că fără vreo problemă din partea subpământenilor – şi apoi încă de trei ori la suprafaţă. S-a stabilit că în interior câmpul magnetic al planetei este mai slab decât la nivelul solului.

În aceeaşi perioadă, colonelul Wilkerson şi echipa sa au întâmpinat greutăţi la un test de rutină. Înainte de a observa greşeala de navigaţie, s-a constatat cu oarecare stupoare că au ajuns în afara curburii convexe a Pământului şi că se aflau deja la zece mii de kilometri departe în spaţiul cosmic, zburând cu o viteză incalculabilă sub influenţa intensului câmp magnetic interplanetar.

Deodată, pe ecran a apărut o figură şi o voce anunţă: „Domnilor! Aţi părăsit zona planetei voastre. Aţi nimerit în afara curburii Pământului. Am observat asta. Calculele voastre au fost greşite, deoarece aţi calculat câmpul magnetic ca şi cum aţi fi zburat în plan. Vă voi arăta acum pe ecranul dumneavoastră formula corectă pentru a vă corecta cursul de zbor şi pentru a vă putea întoarce la punctul de ieşire. În momentul în care vă veţi obişnui cu călătoria în spaţiu, vă veţi familiariza cu problema aceasta. Poziţia stelelor poate fi foarte derutantă pentru cineva care este obişnuit să călătorească numai pe Pământ."

Apoi, pe ecran a apărut un tabel cu corecţiile necesare.

Wilkerson ştia că trebuia neapărat să se facă o serie de calcule, pentru a corecta greşelile de navigaţie şi pentru a împiedica alte asemenea erori în viitor. Trebuia să fie luate în considerare direcţia, precum şi viteza aparatului, rotaţia Pământului, viteza orbitală a Pământului, variaţia forţei magnetice de atracţie de la atmosferă până în spaţiul cosmic, anomaliile magnetice interplanetare şi altele. În timp ce cursul de zbor era corectat, echipajul a văzut deodată o navă spaţială de mici dimensiuni care a trecut pe lângă ei. Wilkerson ştia că cel care-i ajutase se găsea la bordul acestei nave spaţiale necunoscute. La scurt timp, avionul circular american s-a întors în siguranţă la Los Alamos.

Din experienţa acestor aşa-zise accidente din spaţiul cosmic, colonelul Wilkerson şi fizicienii săi au perfecţionat tabelele de navigaţie şi sistemul de orientare, care este folosit şi azi de piloţii de avioane circulare din lumea anglofonă. Pe lângă noul sistem de navigaţie a fost perfecţionat şi un aparat nou pentru măsurarea vitezei, care măsoară şi acceleraţia datorată variaţiei forţelor magnetice de la suprafaţa planetei.

Deja din 1945 s-au desfăşurat primele încercări în legătură cu decolarea şi aterizarea pe verticală. Problema consta în a transforma în semnal fluctuaţiile din anumite puncte ale câmpului electromagnetic generat de o bobină. Această informaţie putea fi memorată şi vizualizată imediat în cockpit.

În acelaşi timp, se dorea stabilirea capacităţii de transport a avionului circular. Acesta era în stare să ridice un jeep, un tanc Sherman şi o locomotivă cu aburi. Cu motorul său antigravitaţional, greu de două kilograme, avionul putea ridica locomotiva la fel de uşor ca şi tancul. Anularea greutăţii se realiza printr-un curent continuu generat de un dinam aşezat pe lanţul cu care era prins obiectul ridicat. La aceste încercări, locomotiva, de exemplu, devenea o parte integrantă a avionului. Apoi au fost stabilite forţele de forfecare şi de tracţiune. Locomotiva a fost trasă pe o anumită porţiune, respectiv împinsă, iar tancul Sherman a fost tras fără greutate, având motoarele oprite. Cercetătorii au constatat că avionul circular era cel mai puternic aparat din câte existau. Posibilităţile de utilizare paşnică erau practic nelimitate. Dacă începea pe mâini bune, se putea schimba lumea cu ajutorul motorului antigravitaţional, făcând posibile numeroase modificări şi îmbunătăţiri imaginate de om. Dar puterile care controlează încă această planetă nu sunt interesate de acest lucru. Va veni însă vremea şi pentru asta.

Când cercetătorii s-au gândit în timpul unei discuţii la posibilităţile nelimitate ale avionului circular, unuia dintre ei i-a venit o idee. O locomotivă şi două vagoane de la „Union Pacific" deraiaseră cu o seară înainte şi căzuseră într-o prăpastie, la aproximativ douăzeci şi cinci de metri sub calea ferată, într-o regiune deşertică din sud-vest. Acum resturile zăceau într-un pârâu. Echipei de salvare i s-a dat ordin să părăsească locul şi să se întoarcă la bază. Sub pavăza întunericului, la locul accidentului a fost dusă o echipă din Los Alamos. Cu lanţuri marinăreşti, grele, avionul circular a ridicat locomotiva şi toate vagoanele din prăpastie şi le-a repus pe toate pe şine. Probabil mai există şi astăzi în zonă lucrători ai căilor ferate care pot povesti istorioare despre cum, în acea noapte, trenul accidentat a fost repus pe şine în cel mai mare secret.

De acum trebuia să se efectueze testul decisiv, un test care, în caz de succes, ar fi avut consecinţe neînchipuite pentru transporturile moderne. Această idee i-a venit pentru prima oară echipei

din Los Alamos la încercarea forţei de tracţiune cu tancul Sherman. La acel moment, cercetătorii s-au întrebat cât de stabil şi fiabil ar fi randamentul micului şi uşorului electromotor dacă ar fi montat într-o maşină, în locul unui motor cu piston. S-au decis la o maşină englezească pe care au adaptat-o corespunzător. Motorul, schimbătorul de viteze şi alte componente au fost scoase şi în locul lor a fost introdus micuţul motor antigravitaţional, în aşa fel încât arborele său pentru mersul înainte şi înapoi putea indica orice direcţie. Un generator extrăgea energie din roţile din spate. Frânele au fost lăsate aşa cum erau. Se presupune că a fost folosită o baterie care să furnizeze curentul necesar pentru decuplarea electromagneţilor.

În vara anului 1948, micuţa maşină englezească, care era escortată în faţă şi în spate de două jeepuri, a mers încoace şi încolo prin statul New York, de la Washington la Ottawa, şi de acolo prin preriile provinciilor canadiene, prin Munţii Stâncoşi spre Columbia britanică. S-a ţinut un jurnal de călătorie, în care s-au consemnat capacitatea şi viteza automobilului. Singura problemă constatată la acest vehicul care circula fără benzină era aceea că frânele trebuiau folosite mereu. Consecinţa a fost că saboţii de frână trebuiau schimbaţi foarte des, viteza automobilului fiind controlată prin frânare continuă.

Pentru a nu fi importunaţi de curioşi, membrii echipei au atârnat pe ambele părţi ale maşinii o etichetă cu inscripţia „vehicul în probe". O dată jeep-ul din faţă s-a stricat, când s-a circulat prin prerie spre Saskatchewan. Maşina a venit în faţă şi l-a tractat până la un atelier din oraşul următor. Obosită, dar foarte mulţumită, echipa a ajuns în fine la intrarea tunelului din complexul de pe coasta de nord a Pacificului. Prin tunelul săpat în munte circula doar o locomotivă electrică obişnuită. Maşina a fost aşezată pe şine şi şi-a extras energia din conducta aeriană, în timp ce se deplasa prin tunel. Caldwell s-a bucurat foarte tare când i s-a povestit că micuţa maşină trăsese jeep-ul câţiva kilometri buni. „Nu sunt surprins", a spus el. „Dar să vedem acum dacă poate trage şi un vagon încărcat cu utilaje grele." Pentru această treabă, maşina, grea de o tonă şi jumătate, a fost amplasată pe şine în faţa unui vagon de tren cântărind câteva tone. La pornirea motorului, lanţul a început să se tensioneze. În scurt timp, vagonul a plecat pur şi simplu şi a urmat maşina ca un căţeluş în lesă care vine după stăpân.

La mai multe luni după aceste experimente, colonelul Wilkerson era convins că poziţiile liniilor magnetice nord-sud nu au fost niciodată cercetate şi consemnate de oamenii moderni. Că aceste câmpuri de forţă există, oamenii o ştiau oarecum, fără să aibă însă o descriere teoretică precisă a lor. Wilkerson ştia că liniile de latitudine şi longitudine existau pe hărţi numai pentru a preciza poziţiile de navigaţie. El era, de asemenea, de părere că Pământul nu era acoperit de un câmp magnetic ca un înveliş invizibil, continuu, ci că forţa magnetică construia de la un pol la altul, în mod constant, benzi paralele de concentrare, respectiv de câmp nul. Colonelul Wilkerson credea că dacă lucrurile stau astfel – şi el cunoştea distanţa dintre aceste linii magnetice – atunci s-ar fi putut construi un motor magnetic mult mai puternic pentru avioanele circulare, astfel ca în viitor să se poată călători în orice direcţie fără modificări tehnice. El considera că Pământul însuşi e un generator gigantic, care poate să propulseze obiectele construite corespunzător – cum ar fi un avion circular – până la patruzeci de mii de kilometri pe oră. Dar mai întâi trebuiau acordate oscilaţiile magnetice ale avionului cu liniile magnetice.

La universitatea Cornell el a descoperit un document vechi ce reproducea desene schiţate pe peretele unei camere secrete din piramida de la Gizeh. Aceste desene au constituit pentru Wilkerson o confirmare a faptului că teoria sa în legătură cu liniile de forţă era corectă. El a zburat spre Egipt şi a vizitat universitatea din Cairo, unde i s-au prezentat alte documente care arătau că, într-adevăr, în piramidă există o asemenea cameră. Un profesor şi un fotograf l-au urmat pe Wilkerson la Marile Piramide. Ei au mers printr-un culoar secret spre partea superioară a piramidei şi au ajuns la o uşă. Când au intrat, s-au trezit într-o încăpere perfect rotundă cu o înălţime de aproximativ doi metri şi jumătate. Era vorba despre o reproducere la scară a Pământului, lăsată pentru posteritate de o cultură străveche. Charles B. Wilkerson a fost primul om modern care a văzut această cameră şi a meditat la semnificaţia acesteia. Când a contemplat harta în relief a Pământului, a văzut clar liniile nord-sud dispuse la distanţe egale. Cei trei au stat muţi în faţa acestui mesaj în imagini care le fusese lăsat de o civilizaţie veche de mii de ani. Wilkerson era de părere că nu suntem prima generaţie evoluată. Trebuie să fi existat odată o altă cultură care a atins un nivel asemănător de ridicat. Cu siguranţă că nu egiptenii

au fost cei care au construit piramidele, ei au poposit în aceste ţinuturi mult mai târziu.

Cineva trebuie să fi observat procesul de dispariţie a propriei culturi şi s-a decis să lase oamenilor din viitorul îndepărtat un adevăr cu care puteau reclădi lumea. Pereţii din jur au fost fotografiaţi cu amănunţime, iar Wilkerson a luat pozele acasă. În lunile următoare a reuşit să dezlege cea mai grea ghicitoare din viaţa sa, realizând un succes de proporţii. Când a terminat, a descoperit un nou sistem de reţele terestre, care la ecuator sunt distanţate la fix cincizeci de kilometri şi la latitudinea de optzeci şi cinci de grade se opresc în deschizătura Pământului. Pătrunzând pe acolo în mantaua terestră, liniile magnetice traversează interiorul planetei şi ies pe la Polul Sud. Mai târziu s-a descoperit că traiectoriile curenţilor oceanici sunt şi ele influenţate de liniile de forţă magnetice. Descoperirea liniilor magnetice corecte a adus în discuţie o serie de probleme pe care piloţii avioanelor circulare şi le puneau de ani de zile. Wilkerson a stabilit unde se află nodurile câmpului, unde dispăreau şi unde apăreau din nou. Importanţa uriaşă a acestei descoperiri era clară pentru o serie de aplicaţii electrotehnice, dar deosebit de importantă pentru viitorul echipaj al avionului circular. Când testele corespunzătoare de la Los Alamos s-au încheiat, s-a hotărât că schimbarea motoarelor existente ale avionului circular american era mai importantă ca orice altceva. După aceasta, aparatul putea zbura în orice direcţie, deoarece era echipat cu un sistem de zbor cu orientare automată.

În anul 1978 existau douăsprezece centre în America de Nord – două dintre ele în Canada – unde se făceau cercetări în legătură cu avioanele circulare şi alte sisteme magnetice de propulsie. Lucrările la proiectul „Milk Can" au dus la o îmbunătăţire esenţială la avionul circular al lui Caldwell. Oamenii de ştiinţă ştiau că aparatele lor nu erau aşa de perfecţionate ca navele extratereştrilor.

Mai trebuia depăşită şi o altă problemă importantă. Avioanele circulare erau capabile să zboare extrem de repede, dar produceau mai multă frecare decât putea suporta învelişul exterior din oţel inoxidabil şi aluminiu. În afară de aceasta, ele se deplasau în spaţiul cosmic cu o viteză de aproximativ trei sute de mii de kilometri pe oră. Particulele de praf şi meteoriţii de mărimea unei pietre cu care s-ar fi ciocnit ar fi provocat o catastrofă. Pe pământ nu exista încă un material care să poată rezista acestor particule din spaţiu. S-a constatat că în timpul tornadelor fire de paie au pătruns în stâlpii

de telefon. Învelişul exterior, din oţel inoxidabil şi aluminiu, era probabil potrivit pentru un zbor de pe Pământ spre o altă planetă, dar pe parcursul călătoriei carcasa aparatului s-ar fi deteriorat atât de mult, încât întoarcerea acasă ar fi devenit imposibilă.

Estes Plateu, un venusian care i-a ajutat pe americani probabil mai mult ca orice extraterestru, a spus la începutul anilor patruzeci: „Trebuie să vă perfecţionaţi singuri avionul circular. Noi v-am sprijinit puţin la început. Printre voi se află nişte fiinţe supraînteligente. Din când în când vă vom vizita, pentru a vă arăta cum se rezolvă problemele viitoarelor călătorii în spaţiu." Voi mai vorbi despre Estes Plateu mai târziu.

Extratereştrii i-au urmărit pe americani timp de treizeci de ani. În anul 1975 se pare că s-au decis să dezvăluie Statelor Unite şi aliaţilor lor anglofoni formula pentru ultima îmbunătăţire tehnologică. Astfel, se pare că în seara de 18 februarie 1975 a apărut la Washington un extraterestru neidentificat care a fost primit imediat de preşedintele Gerald Ford. Primele sale cuvinte după ce a salutat au fost: „Suntem de părere că acum ar trebui să ajutăm Statele Unite la elaborarea programului lor spaţial."

Când fiinţa s-a dematerializat, a lăsat pe biroul preşedintelui o dischetă denumită ulterior „cartea vorbitoare". Aceasta conţinea formula pentru producerea aliajului rar, uşor şi rezistent la rupere, necesar pentru a proteja învelişul exterior al avionului circular.

La o lună după primirea dischetei, America a încheiat cu succes prima şarjă de producţie a acestui metal nou. Cinci chimişti şi metalurgi eminenţi de la baza „Wright Patterson" au lucrat la elaborarea materialului fluid pentru învelişul exterior. După ce au fost siguri de succes, compania Stanley Tool & Die Works din New Britton, Connecticut a fost însărcinată să transforme materialul în componente structurale. Un laminor produce tabla, înainte de a ajunge la prelucrarea finală. Noul metal nu are proprietăţi conducătoare pentru curentul electric (trăsnetele, de pildă) sau razele laser. Este rezistent la căldură şi frig şi, la un an după ce a fost creat, nu mai poate fi pilit sau găurit. Sub acţiunea forţelor de frecare nu emană căldură şi este impenetrabil pentru radiaţii.

„Era clar că Statele Unite vor descoperi odată secretul tehnicii farfuriilor zburătoare", interveni Adam. M-ar interesa câteva detalii cu privire la ceea ce am aflat pe scurt mai devreme la masă despre noii germani şi ce s-a mai întâmplat cu ei. Nu pot crede că s-au potolit."

Capitolul 16
Noii germani încep în lumea din adâncuri „Epoca de Aur“

După ce Adam a mai pus câteva lemne pe foc şi noi am ciocnit un pahar pentru reuniunea interesantă şi pentru prietenia pe cale să se înfiripe între Adam şi John, acesta şi-a urmat expunerea, răspunzând la întrebarea gazdei: „Din cauza colonizării rapide a lumii din adâncuri de către germanii care au dispărut la sfârşitul celui de-al doilea război, primele aşezări din lumea interioară au luat naştere cel puţin cu o generaţie mai repede decât a fost plănuit. Unul dintre cele mai importante motive pentru acest lucru a fost viteza şi capacitatea de transport a marilor farfurii zburătoare. Pentru noii veniţi, anii patruzeci şi cincizeci au însemnat vremuri grele. Colonizarea lumii dinăuntru a despărţit familiile şi a adus cu sine singurătate şi greutăţi extreme. Oamenii sufereau din cauza condiţiilor aspre cu care trebuiau să lupte în noua lor lume. În ultimele luni ale celui de-al Doilea Război Mondial, Kurt van Schusnick, pilot de succes de origine elveţiană, a adus în America de Sud sute de germani căutaţi. După o scurtă şedere aici aceştia erau duşi în lumea din adâncuri. În fiecare noapte, în galeria laterală de la cartierul general pentru frontul de vest soseau ofiţeri şi civili urmăriţi, pe care Kurt van Schusnick îi ducea cu farfuria lui zburătoare în lumea nouă. Până la sfârşitul războiului, el a transportat germani prin America de Sud în noua lor patrie din interiorul Pământului. După terminarea ostilităţilor Kurt van Schusnick a mai adus în lumea dinăuntru germani din Elveţia, ţară unde emigraseră sau se refugiaseră.

Decizia cu privire la cine avea voie să locuiască în lumea interioară revenea în primul rând bodlandezilor, care-i verificau atât la intrarea în tunelul din Brazilia cât şi la o altă intrare necunoscută din Argentina pe germanii nou veniţi cărora li se îngăduia emigrarea în lumea din adâncuri a noului Reich. În decursul a treizeci de ani, nenumăraţi germani din al Treilea Reich au fost respinşi de bodlandezi, deoarece nu erau apţi pentru viaţa din Noua Germanie. Mulţi dintre cei respinşi erau naţional-socialişti care nu se puteau întoarce în Germania de Est, deoarece aceasta se afla sub dominaţia sovietică. Şi în Germania Federală trebuiau să se aştepte la închisoare. De aceea s-au

ascuns în Brazilia, unde ajutorul pentru refugiaţii naţional-socialişti mai funcţiona încă foarte bine.

Între timp, fratele lui Kurt, Erich van Schusnick, a adus cu o altă farfurie zburătoare documente speciale, planuri, aparatură medicală, obiecte de valoare şi alte lucruri de trebuinţă din Germania. Dacă o mare parte a lemnului de construcţie, de care era atât de mare nevoie în Noua Germanie, a fost transportat în lumea interioară prin tunelul din Brazilia, prin deschizătura de la Polul Sud s-au adus alte lucruri necesare. Farfuriile zburătoare aveau o construcţie foarte simplă, cu puţine părţi mobile, şi de aceea necesitau o întreţinere minimă. Factorul lor de greutate se calcula numai prin volum.

La una dintre aceste operaţiuni, Erich van Schusnick a efectuat mai multe călătorii prin deschizătura de la Polul Sud în Antarctica, unde farfuria zburătoare a fost încărcată cu tone de gheaţă pe care le ducea într-un rezervor de apă dulce pentru locuitorii unei noi colonii. Noua farfurie zburătoare, la a cărei construcţie extratereştrii i-au ajutat pe germani, avea aplicaţii multiple. Germanii cu care am vorbit în anul 1978 au recunoscut că puterea inimaginabilă şi numărul practic nelimitat al farfuriilor zburătoare, la care se adăugau şi cele ale bodlandezilor, făceau posibilă naşterea unei noi naţiuni şi accelerau progresul cu cel puţin cincizeci de ani.

Autorităţii americane de imigrare îi este acum clar că după război germanii şi-au strecurat multe rude cu viză de şedere în S.U.A., în Caraibe sau în Brazilia. Bărbaţii şi femeile germane au sosit pe diferite drumuri în noua lor patrie. Nemţii din Germania Federală au păstrat acest secret pentru ei înşişi. Nu au divulgat nimic, nu s-au produs nici un fel de indiscreţii. În timp ce coloniile din lumea interioară se măreau, germanii se străduiau să primească sprijin tehnic din fosta patrie. Colonişti au urmat aceleaşi rute ca şi mercenarii din anul 1572. Dar în 1948 ei au traversat mantaua terestră comod, în douăzeci şi patru de ore în loc de trei generaţii, cum făcuseră strămoşii lor. Călătoria cu trenul spre această destinaţie nu mai este greoaie sau obositoare. Până în 1953 au fost aduşi în acest fel mai mult de zece mii de germani în interiorul Pământului şi cam tot atâţia la suprafaţă."

„Cum mai este viaţa în Noua Germanie?" l-am întrebat pe John.

„Toate rapoartele oficiale din Neu-Berlin încep în anul 1945. Atunci a început să se toarne fundaţia primăriei. Astăzi întregul

complex guvernamental se află în această clădire, care este invulnerabilă la un atac atomic, având ziduri cu o grosime de doi metri. Tot aici se găsesc şi biroul şefului statului, al ministrului de finanţe, al ministrului apărării, aviaţiei militare, marine şi armatei, al ministrului de justiţie, al transporturilor etc. Clădirea aceasta imensă reprezintă centrul Neu-Berlin-ului. De la ea pleacă bulevardele, în formă de stea, iar străzile sunt circulare, concentrice. Terenul este neted şi nu există râuri. În 1980 Noua Germanie avea aproximativ optsprezece milioane de locuitori, din care circa opt milioane erau născuţi acolo. Un milion şi jumătate de oameni trăiesc numai în Neu-Berlin. Sunt patruzeci de milioane de urmaşi ai expediţiei germane din 1572. Asta înseamnă, în total, fix şaizeci de milioane de germani care trăiesc în interiorul lumii, în comparaţie cu bodlandezii, care au sosit acum treizeci de mii de ani şi al căror număr era de aproximativ treizeci şi şase de milioane în anul 1980. Oraşul Neu-Berlin are şcoli publice şi spitale. El este prevăzut cu un sistem de monorai care reprezintă singura modalitate de transport. Primele case, care au fost construite de bodlandezi, erau din prefabricate. Noile case sunt, dimpotrivă, clădite din ciment, cărămizi şi mase plastice, deoarece pe pământul sterp care le-a fost repartizat germanilor lemnele nu se găseau din abundenţă. Parlamentul este format din camera superioară şi cea inferioară. Statul încasează zece procente din veniturile cetăţenilor, ca impozite. Industria este total privatizată.

Obligativitatea învăţământului este de doisprezece ani. Nu se permite abandonul şcolar. Testele de aptitudini şi înclinaţia pentru o anumită meserie stabilesc viitorul elevului. După absolvire toţi tinerii de sex masculin trebuie să facă armata timp de patru ani în cadrul forţelor de apărare ale noilor germani. Elevul poate să se decidă dacă efectuează stagiul militar în armata de uscat, la marină sau la aviaţia militară. Cei cu calităţi de conducere sunt trimişi la şcoala de ofiţeri. După terminarea stagiului militar de patru ani, tinerii germani, care între timp ajung la vârsta de aproximativ douăzeci şi doi de ani, sunt trimişi la facultate fie în interiorul Pământului, fie la suprafaţă. Diplomele de la şcolile comerciale sunt considerate în Noua Germanie la fel de importante ca şi terminarea unei facultăţi.

Însuşi fiul lui Hitler, Adolf Hitler junior, a fost trimis în Elveţia la vârsta de doisprezece ani. El a urmat acolo o şcoală particulară

la St. Albans, în nord-estul ţării, fiind apărat de gărzi de corp. Şi-a terminat studiile în 1956.

David, fiul generalului Kurt van Schusnick, s-a decis, după terminarea stagiului militar ca pilot, să rămână candidat la gradul de ofiţer în cadrul aviaţiei militare. La cursul de pilotaj pe care l-a absolvit, David van Schusnick a fost mai întâi instruit pe avioane convenţionale şi apoi pe farfurii zburătoare. Piloţii germani sunt echipaţi şi cu pistoale laser. Germanii cu care am vorbit nu erau, însă, pregătiţi să vorbească despre înarmarea navelor. Ei au menţionat, totuşi, că în locul pistoalelor convenţionale se foloseau raze laser silenţioase şi alte arme cu raze. Au, de asemenea, scuturi contra tunurilor cu raze de la sol şi au mai fost perfecţionate şi alte arme laser de apărare, folosite la aparatele de zbor.

David van Schusnick şi-a primit însemnele de pilot pe 18 aprilie 1972, la terminarea stagiului militar. Ele i-au fost prinse de mareşalul forţelor aeriene, D.C. Kitchiner. La 20 aprilie, unchiul său, Erich van Schusnick, şi mama sa l-au luat deoparte. Unchiul a spus: „Ţi-ai primit acum însemnele de pilot. Este timpul să vorbim despre viitorul tău." Se discuta despre ce ar trebui să studieze David şi ce carieră să aleagă. Rudele l-ar fi trimis să studieze dreptul la o universitate din Germania sau Elveţia, întrucât se decisese să devină avocat. Dar tânărul a răspuns că ar prefera o facultate americană, cu precădere Harvard-ul. În ciuda puternicelor obiecţii, David a reuşit să-i convingă pe unchiul şi mama sa să-l trimită la Harvard. El a mers cu trenul la suprafaţă şi a luat avionul până la Bonn, ca să se întâlnească cu câteva rude. După un scurt concediu, a zburat mai departe spre New York. În septembrie 1972 s-a înscris la universitatea Harvard, ca student venit din Germania de vest. Şi-a luat numele de David Schmidt şi a indicat o adresă elveţiană din Ziirich, unde locuia unchiul său Johannes. Şi-a dat licenţa în drept internaţional, precum şi în drept economic, cu un colaborator al Departamentului american de Stat. La festivitatea de absolvire au luat parte unchiul său Johannes şi câteva rude americane printre care şi June, văduva unchiului său decedat, Elmer.

Când s-a reîntors în Neu-Berlin, a vorbit cu unchiul său, Erich, despre experienţele trăite la universitatea din America. Printre altele au discutat despre elementul german din cadrul populaţiei Statelor Unite. David van Schusnick i-a spus unchiului său: „Nouă, germanilor, nu ne este greu să devenim americani, canadieni sau

englezi. Într-adevăr, aproximativ cincizeci de procente dintre nord-americani, vorbitori de limba engleză, provin din germani sau au rude germane. Şi, bineînţeles, am fost învăţaţi că englezii sunt de origine germană. De asemenea, limba engleză provine din germana veche. Acolo mă simt acasă."

David a mai spus: „Într-o zi aş dori să trăiesc în Florida şi să fiu avocat. Dar mai întâi vreau să mă întorc în aviaţia activă." În timp ce David van Schusnick se încadra din nou în societatea Noii Germanii, ţara se dezvolta asemănător cu Germania Federală de la suprafaţă. Motivul pentru care copiii noilor germani erau trimişi la universităţile de la suprafaţă era ca aceştia să fie educaţi în ambele sisteme deoarece, mai devreme sau mai târziu, – posibil în viitorul deceniu – urma să se ajungă la o legătură deschisă între cele două lumi. Dacă acest lucru se va întâmpla, atunci aceşti copii, care au învăţat de mici cele două sisteme, ar putea fi folosiţi ca diplomaţi, deoarece cunosc problemele şi slăbiciunile ambelor părţi.

Neu-Berlin-ul are două cotidiene care informează despre ceea ce se întâmplă la suprafaţă. Într-o zi, pe 26 octombrie 1974, a apărut un titlu principal pe prima pagină a ziarului „Neuberliner Nachrichten": „Führer-ul a murit." Hitler, conducătorul naţional-socialismului, a murit în Spania. Nu a mai reuşit să ajungă în Germania, unde voia să-şi petreacă ultimele zile. Şi al doilea cotidian, „Neudeutsche Bote", a lansat vestea cu litere uriaşe. Pentru următoarele treizeci de zile, ca urmare a ordinului guvernului nou-german, toate steagurile au fost coborâte în bernă. Fiul şi moştenitorul lui Hitler, Adolf Hitler junior, era deja de trei luni în funcţie când tatăl său a murit în Spania. Când Hitler era pe moarte, tânărul Adolf Hitler a zburat cu o farfurie, împreună cu câteva rude apropiate, la tatăl său.

În lipsa lui Adolf Hitler junior, fiul adoptiv a preluat afacerile statului. Numele complet al fiului adoptat de Hitler şi Eva Braun este dr. Hans Tristher. El este vicepreşedintele statului „Noul Reich". Când, la sfârşitul războiului, maşina lui Hitler a trecut în drum spre Spania prin Strasbourg şi a poposit acolo în zorii zilei, un admirator de doisprezece ani, care l-a recunoscut pe Hitler, a aruncat un buchet de flori în maşina Führer-ului. Garda de corp l-a prins pe băiat, care i-a povestit Führer-ului că părinţii săi muriseră în cursul unui bombardament. El s-a uitat la Hitler şi se pare că ar fi spus: „Acum sunteţi bunicul meu." Hitler, zguduit de remarca tânărului, l-a luat şi ulterior l-a adoptat. În 1977 am avut

posibilitatea să port o discuţie cu fiul adoptiv al lui Hitler, de la care am primit aceste informaţii.

Hitler însuşi a ţinut un discurs de rămas-bun la reşedinţa sa pe 7 august 1974. Apoi i-a predat afacerile guvernamentale fiului său, Adolf Hitler junior, şi a urcat într-o farfurie zburătoare care, însoţită de alte trei aparate, a decolat spre Spania. Era o dimineaţă rece, ploioasă, în acel 25 octombrie 1974. La ora cinci dis-de-dimineaţă, Adolf Hitler, conducătorul celui de-al Treilea Reich, a murit în vârstă de optzeci şi cinci de ani la Zaragoza. El a supravieţuit vechilor săi duşmani, Roosevelt, Stalin şi Churchill.

Solidaritatea cu naţional-socialismul în „Noul Reich" a fost consolidată în timpul perioadei hitleriste după 1945. Mai târziu, o dată cu numirea noului şef de stat, Adolf Hitler junior, cele două camere ale parlamentului şi-au luat obligaţia ca, împreună cu milioane de nou-germani, care trăiau deja în lumea interioară, să păstreze naţional-socialismul. Acum statul suveran nu mai era sub supremaţia bodlandezilor, deoarece contractul corespunzător, stabilit pe o perioadă de treizeci de ani, expirase.

Şase alte regate cu vechi germani, care erau conduse de monarhi, îşi duceau existenţa pe un continent apropiat din emisfera nordică. În vecinătate cu Noua Germanie se afla vechiul Bodland, legătura dintre cele două ţări făcându-se prin şosele şi căi ferate. Bodlandezii i-au ajutat pe noii germani la început, după puterile lor. Le-au oferit consiliere militară şi i-au sprijinit la crearea sistemului educaţional, la transporturi şi la construirea fabricilor. În emisfera nordică, pe continentul vikingilor, locuiau scandinavi ce proveneau din triburi germane. Imigrarea vikingilor în lumea interioară a avut loc cu două mii de ani înainte, ultimul val sosind între anii nouă sute şi o mie după Hristos. Ca şi germanii din secolul douăzeci, şi ei au pătruns ca nişte cuceritori, astfel că atlanţii şi bodlandezii, care locuiau deja acolo, au trebuit să-i „îmblânzească" pentru a-i transforma în vecini paşnici.

La întrebarea despre un posibil viitor conflict cu Rusia, dr. Jerrmuss mi-a spus: „Ruşii au încercat în anul 1956 să pătrundă în interiorul Pământului. Rapoarte ale serviciului secret canadian spun că ei au trimis o navă de război, care a fost însă oprită cu un foc de avertizare tras dintr-un tun laser. După ce căpitanul a fost avertizat sever să nu mai revină niciodată, nava, uşor avariată, a avut voie să se reîntoarcă la suprafaţă.

În anul următor, în mijlocul iernii, ruşii au trimis prin deschizătură în interiorul Pământului o forţă de şaisprezece mii de oameni cu maşini, artilerie grea, tancuri şi motoblindate. Invadatorii au ajuns la un ţinut situat în nordul îndepărtat, unde au fost întâmpinaţi de vechii vikingi. Aceştia au tras în ei cu raze laser care au făcut ca maşinile să fie de nefolosit. Astfel, trupa era practic neajutorată. Prin radio li s-a ordonat să se întoarcă la suprafaţă. „Dacă mai reveniţi", i-a avertizat o voce, „atunci aceasta va fi ultima voastră călătorie." Ruşii s-au retras imediat. O trupă de rezervă de treizeci de mii de oameni, care era în aşteptare în Siberia, nu a mai fost aruncată în luptă pentru a cuceri cu forţa interiorul Pământului.

„Noi, bodlandezii, înţelegem ura pe care o nutresc germanii faţă de ruşi." Acest om cult, care vorbeşte şapte limbi străine, mi-a spus la interviul din 1977 că „acest comunism sovietic este o putere malefică. Dar ea va fi distrusă până la urmă din interior, fără ca vreo putere străină să trebuiască să atace.

Serviciul nostru de informaţii şi profeţii noştri consideră că în Rusia vor avea loc, încă înainte de anul 2000, revolte populare. Astfel problema sovietică se va rezolva de la sine, fără ca Germania să declanşeze vreun război. Dacă oamenii totuşi nu reuşesc să-şi modifice comportamentul şi să înlăture structurile de putere care acţionează în spatele guvernelor, este foarte probabil să se ajungă la un al treilea război mondial, înainte ca lumea de la suprafaţă să găsească şi să aprecieze pacea."

Într-adevăr, o dată cu prăbuşirea Uniunii Sovietice, prognoza dr. Jerrmuss s-a adeverit. Să sperăm că nu are dreptate în ceea ce priveşte al treilea război mondial.

Când a fost întrebat ce ar face bodlandezii în cazul unui astfel de război, el a spus: „O să stăm deoparte. Dacă germanii din America de Sud şi din Tibet vor neapărat să se omoare între ei, atunci este problema lor. Noi, cei din Bodland, nu avem de-a face cu asta." Dar acest savant german şi-a exprimat încrederea că, în cazul în care ar izbucni o conflagraţie, vecinii săi nou-germani vor fi devenit între timp atât de înţelepţi, încât să nu intre în conflict."

La începutul anilor şaptezeci germanii, americanii şi englezii au început să dea uitării diferendele care îi separaseră în timpul războiului. Chiar şi tânărul David van Schusnick a profitat de acest progres, deoarece în anul 1977 s-au făcut primele încercări grijulii

de a se începe o prietenie între noii germani şi unele ţări de la suprafaţă. Acest lucru s-a întâmplat într-un mod nepolitic şi neconvenţional. Era probabil începutul unei noi ere a înţelegerii între Noua Germanie şi naţiunile de sus. Cu planificarea s-a început pe data de 31 iulie 1977, când Neu-Berlin-ul din interiorul Pământului şi Cape Kennedy de la suprafaţă au participat împreună la un eveniment spectaculos. Emisari înaripaţi din Neu-Berlin, din lumea dinăuntru, s-au pregătit pentru călătoria spre suprafaţă. Drumul până la Cape Kennedy putea fi parcurs în mai puţin de două ore, dar echipajul a primit de la aviaţia militară a noilor germani indicaţia să facă în aşa fel încât să ajungă deasupra Cape Kennedy în jurul prânzului. În cursul escalelor aveau de îndeplinit diverse sarcini, însă, o dată ajunşi în spaţiul aerian american, trebuiau să zboare, fără alte întârzieri, la locul de destinaţie.

În timp ce farfuria zburătoare plana deasupra Cape Kennedy, van Schusnick a comunicat cu turnul cerând confirmarea de aterizare. Celor de la sol aparatul li s-a ivit în faţa ochilor brusc, ca minge de foc, la zece metri de capătul estic al pistei de aterizare. La un loc special marcat pe pistă luminile s-au stins şi s-au putut vedea clar contururile unei farfurii zburătoare. Aparatul stătea pe pistă ca o ploşniţă. Jos s-a deschis o uşă care, în momentul în care a atins pământul, s-a transformat într-o scară, pe care au coborât piloţii. Uniformele lor erau negre, iar pantalonii aveau pe laturi o dungă argintie. Cizmele erau lungi şi negre. Pe chipiuri se puteau vedea insignele corpului de aviaţie militară a Noii Germanii. Căpitanul David van Schusnick, comandantul farfuriei zburătoare germane, a fost prezentat conducătorilor aviaţiei militare americane. După formalităţile de bun venit, generalul Jones l-a întrebat ce i-ar plăcea să facă acum. Aproape în cor, tinerii germani au strigat: „Să mergem pe o motocicletă americană!" În timp ce o sută de americani s-au adunat în hangar admirând aparatul german pe dinăuntru şi pe dinafară, orchestra aviaţiei militare interpreta muzică germană. Poliţia a închis accesul spre faleză, în timp ce câţiva bărbaţi germani şi o escortă a poliţiştilor testau viteza motocicletelor Harley-Davidson savurând aerul de mare. Înainte ca avionul să decoleze din nou, a fost adus la bord un aparat. Oamenilor care au vizitat interiorul aparatului li s-au explicat comenzile. În afară de sistemul de navigaţie computerizat, comenzile puteau fi transmise prin intermediul unor pârghii

pentru picioare şi genunchi. „Un buton pentru piciorul stâng întorcea nava în sens contrar acelor de ceasornic, cel pentru piciorul drept determina virajul în sens opus, iar un comutator acţionat cu piciorul servea la ridicarea şi coborârea navei. La o apăsare cu genunchiul stâng pe un anumit buton se acţiona mersul înapoi. Tastele dublau manevrele făcute cu piciorul. Comutatoarele de picior şi genunchi erau acţionate în cursul luptei, mâinile rămânând astfel libere pentru manevrarea tunurilor laser. Ca şi eroii americani, care sunt sărbătoriţi cu o paradă de confeti la New York, tot aşa au fost primiţi şi nemţii la reîntoarcerea lor în Noua Germanie. Ei reuşiseră să înfiripe o legătură delicată de prietenie cu vechii lor duşmani. Poate era nevoie de o nouă generaţie pentru a se reuşi acest lucru."

„Îmi pare rău", întrerupse Adam istorisirea, „dar mi se pare mai degrabă ca un scenariu de la Hollywood. Ştii, la fel de bine ca şi mine, că guvernul american este o unealtă supusă a iluminaţilor. Aceştia n-or să facă pace dintr-o dată cu duşmanul lor de moarte, naţional-socialiştii. În prezent situaţia e şi mai gravă. Totul se îndreaptă ineluctabil către noua ordine mondială şi întemeierea unui stat sclavagist şi, pentru aceasta, prologul necesar este al treilea război mondial. Doar nu crezi cu adevărat că noii germani or să stea să privească pur şi simplu? Mă gândesc numai la intrarea în luptă a noilor supersubmarine nou-germane, care până în ziua de azi au fost ţinute în rezervă. N-ai auzit nimic de toate acestea?"

„Drept să-ţi spun, doar câteva lucruri izolate", a recunoscut John.

„Atunci, să te ajut puţin."

Capitolul 17
Submarinele Noii Germanii supraveghează mările

Nu numai farfuriile zburătoare pot fi denumite arme-minune. Cu ajutorul extratereştrilor s-au construit tipuri speciale de submarine. Tipurile XXI şi XXIII au fost doar primele aparate echipate cu noile tipuri de propulsie, putând din această cauză să atingă până la şaptezeci şi cinci de noduri. Pe tema submarinelor-minune există două cărţi excelente. Lucrările scrise de O. Bergmann, „Farfuriile zburătoare şi submarinele germane supraveghează mările lumii" – volumele unu şi doi – sunt o colecţie foarte bună de relatări despre aşa-numitele „submarine necunoscute", care se pare că nu ţin seama de nici un fel de reguli şi graniţe ale Aliaţilor. În aceste scrieri se pot găsi rapoarte potrivit cărora brusc, începând cu 1943, pierderile submarinelor germane au crescut în mod dramatic. Asta nu se datora faptului că Aliaţii ar fi atacat dintr-o dată mai multe obiective navale, ci mai degrabă transferurilor pentru „ultimul batalion", „A treia putere". Astfel, din vara lui 1943 s-au construit trei baze militare oficial recunoscute – la Penang, Jakarta şi Surabaya, în Indonezia, dar dintr-un total de douăzeci şi şapte de submarine construite au ajuns acolo doar treisprezece. Unde a rămas restul? Exact acolo unde au ajuns şi toate celelalte sute de submarine şi farfurii zburătoare – în Antarctica!

Din declaraţiile celor doi participanţi la expediţia Ritscher, Siewert şi Wehrend, am tras concluzia că după expediţia din 1938/39 din Antarctica nava „Schwabenland" a transportat, într-o perioadă de un sfert de an, între portul de origine şi cel din Neuschwabenland, pe lângă oameni şi materiale, chiar şi echipamente de exploatare minieră. Printre acestea se numărau instalaţii de cale ferată şi platforme, precum şi o freză uriaşă pentru săparea de tuneluri în gheaţă. În total au dispărut peste două sute de submarine de toate clasele – şi în special din acelea care aveau încorporat noul tip de propulsie.

Apoi, după terminarea oficială a războiului, au apărut brusc în toate mările lumii submarine necunoscute fără nici un însemn al vreunei naţionalităţi. Asta în ciuda eforturilor Aliaţilor de a prinde submarinele germane, care atingeau şi acum, spre deosebire de cele ale inamicilor, o viteză fantastică. Astfel, americanul Jean Prachan

descrie în cartea sa, „OZN-uri în triunghiul Bermudelor", submarine care au înregistrat o viteză de până la două sute optzeci de kilometri pe oră. Cel mai rapid submarin american atingea în acea perioadă, în 1963, aproape optzeci de kilometri pe oră.

În anul 1964 portavionul american WASP şi alte douăsprezece nave au urmărit un submarin german care mergea cu o viteză de „peste două sute de noduri". Urmărirea a durat patru zile şi s-a constatat că submarinul german a coborât până la o adâncime de opt mii de metri, unde nici un alt submarin pământean nu-l putea ajunge. Pe 4 octombrie 1977 „Bremer Nachrichten" scriau, de exemplu: „Se pare că secretele celor două emisfere se referă la documente valoroase despre apariţia unor submarine necunoscute şi misterioase" referindu-se la un incident în cursul căruia unul din aceste submarine a prins o viteză de trei sute şaptezeci de kilometri pe oră.

S-au putut observa şi o sută de farfurii zburătoare apărând şi respectiv intrând în apă. De asemenea, s-au putut vedea şi nave purtătoare germane în formă de trabuc ieşind sau intrând în mare. Ele făceau manevre în zigzag sub apă, aşa cum le făceau şi în aer. Câteodată zburau circular deasupra navelor pe care le ţineau sub observaţie, înainte de a se ridica rapid spre înaltul cerului.

Evident că la farfuriile zburătoare şi la submarine s-a folosit propulsia antigravitaţională, căci numai aşa se poate explica ceea ce a descoperit, printre alţii, şi inginerul E. Halik în 1955, anume că aceste submarine germane pot să şi zboare. S-au putut observa submarine adevărate, cu corp de presurizare şi turelă, ridicându-se din apă şi apoi dispărând pe cer. Cu greu s-ar crede că vizitatorii extratereştri ar fi aşa lipsiţi de imaginaţie încât să copieze submarine germane pentru călătoriile lor aeriene.

Bineînţeles că imediat Aliaţii au lansat zvonul că ar fi vorba despre submarine ruseşti, deoarece submarine germane nu ar trebui să mai existe, întrucât în mod oficial războiul se încheiase, iar Germania fusese înfrântă; în al doilea rând, armele duşmanilor nu puteau fi cu secole mai avansate decât cele ale Aliaţilor. Aşa că, lucru hotărât, submarinele erau ruseşti!

Dar aceste obiecte nu numai că apăreau, ci făceau să dispară navele americane, în special în triunghiul Bermudelor. Din toate rapoartele reiese că în această zonă a lumii dispar fără urmă, mereu, petroliere şi cargoboturi cu mărfuri speciale, ţinând cont că pe

fundul mărilor se află, pe lângă relicve atlante, şi o bază germană care, din când în când, se alimentează cu materiale noi. Câteodată s-au găsit şi nave fără echipaje, plutind în derivă pe mare, ceea ce denotă că era nevoie de material uman.

La asemenea acţiuni piratereşti era folosită în multe cazuri o descoperire germană care coincide cu propulsia magnetică a farfuriilor zburătoare. Acestora le este posibil să strângă mase de aer cald sau rece şi să formeze în jurul lor nori artificiali de diferite mărimi – un fel de camuflaj. În triunghiul Bermudelor s-a observat, o dată cu dispariţia navelor, apariţia bruscă de nori şi mase mari de ceaţă, care dispăreau la fel de repede şi misterios precum se iviseră. Prin această metodă au fost confecţionate şi înainte de 1945 arme endotermice. Una dintre ele este bomba rece care, în câteva secunde, poate transforma o arie mare într-un deşert de zăpadă, toate fiinţele îngheţând instantaneu.

Dar de ce s-au mai construit pe fundul mării, respectiv în bazele subpământene, în peşteri? Ei bine, deoarece Pământul este acoperit în proporţie de circa 70% cu apă adâncă de peste opt mii de metri, oferind un spaţiu tridimensional enorm sub suprafaţa mării pentru acţiuni militare.

Activitatea submarinelor germane este aşa de intensă, încât doar Norvegia a raportat, din 1970 până în prezent, peste cinci sute de cazuri de violare a apelor sale teritoriale. Suedia confirma zilnic apariţia a zece submarine şi minisubmarine care se plimbau nestingherite în apele suedeze pe timp de vară, când marea nu era îngheţată. Toate metodele de distrugere, inclusiv lansarea de obuze de cincizeci şi o sută cincizeci de kilograme, erau la fel de ineficace, ca şi torpilele şi fixarea de microfoane. Aceste propulsoare electromagnetice ale submarinelor germane construiesc, se pare, o umbrelă de protecţie în jurul lor, care face ca detonările să nu aibă nici un efect. În plus, minisubmarinele germane erau echipate cu şenile cu care se puteau deplasa pe fundul mării. Cu unul din aceste aparate au reuşit noii germani, în octombrie 1982, să înainteze adânc în portul din Stockholm şi chiar până la palatul regal de vară. Conducătorul acţiunii de căutare şi urmărire a prezentat mai târziu mijloacelor de informare o casetă video, în imagini putându-se vedea urmele de şenile ale minisubmarinelor.

O altă zonă, în afara Antarcticii şi Arcticii, unde s-au putut observa alte apariţii frecvente de submarine şi farfurii zburătoare

se află în regiunea Balearelor şi a insulelor Canare. În nenumărate rânduri s-a văzut cum farfuriile zburătoare coboară în picaj, se apropie de suprafaţa apei şi se scufundă rapid, în urma lor rămânând doar un vârtej. Datorită iluminării puternice, aceste farfurii puteau fi urmărite câteodată în mare până la aproximativ o sută de metri adâncime, până dispăreau definitiv.

Cum v-aţi putea imagina o asemenea bază militară subacvatică?

Deoarece propulsia antigravitaţională dislocă apa, în momentul în care farfuria zburătoare pătrunde prin suprafaţa apei, ajunge ca una din navele purtătoare cu un diametru de peste o sută de metri să cadă pe fundul mării. Unii susţin chiar că ar exista nave purtătoare în formă de trabuc cu o lungime de până la un kilometru. În momentul în care nava purtătoare ajunge pe fund, farfuriile pot ieşi şi intra prin nişte piste de evacuare. Pentru propulsie se foloseşte sistemul Walther, ca la submarinele clasa XXI şi XXIII, funcţionând pe baza oxigenului extras din apa mării. Uriaşele submarine germane puteau să stea în imersie fără să iasă la suprafaţă mai multe luni, încă din timpul celui de-al Doilea Război Mondial. Navele purtătoare sunt aprovizionate cu alimente proaspete la intervale regulate, iar echipajele sunt şi ele schimbate periodic pentru a se odihni. Nu este nici o dificultate ca, din când în când, bazele militare ale navelor purtătoare să fie mutate. O astfel de navă purtătoare trebuie doar să se deplaseze cu câţiva kilometri mai departe, şi deja s-a întâmplat acest lucru. Din astfel de baze subacvatice ale navelor purtătoare, submarinele şi farfuriile zburătoare pot foarte uşor opera în toate mările lumii şi, în special, în zonele de coastă ale tuturor continentelor.

O relatare care poate fi considerată adevărată descrie o astfel de manevră după cum urmează: Pe 12 iulie 1972, în jurul orelor douăzeci şi trei, mulţi oameni au observat în localitatea balneară Loano o farfurie zburătoare. Aceasta avea pe partea de sus o cupolă şi sfere pe partea de jos, iar de jur împrejur avea faruri. Acestea sclipeau la intervale regulate şi iluminau suprafaţa apei de sub aparat. Farfuria zburătoare, care avea un diametru de aproximativ o sută de metri, zbura în cercuri, parcă aşteptând ceva. Deodată, sub apa mării au început să sclipească lumini, farfuria înclinându-se încet. Ea a alunecat pe suprafaţa apei şi a dispărut în adâncurile mării."

Adam se ridică puţin şi ia o carte din bibliotecă. În această lucrare apărută în Statele Unite în 1960, „We want you – Is Hitler alive?“ („Noi vă vrem – Hitler trăieşte?“), de Michael X., apare următorul pasaj: „Este cunoscut că naţional-socialiştii sunt în posesia unui motor cu energie liberă şi că l-au folosit în 1958 pentru a pune în mişcare un submarin între Europa şi Buenos Aires. O mare parte dintre noi consideră în continuare că undeva în Atlantic, între Germania şi Argentina, ar exista o bază subacvatică naţional-socialistă. Un loc de escală, fără îndoială, pentru submarinele şi OZN-urile naţional-socialiştilor.

„Dar pentru ce toate astea?“, a întrebat Adam. „Ce au de gând germanii? Este evident că farfuriile zburătoare, ca şi submarinele electromagnetice, controlează în special acţiunile militare care au legătură cu bombele atomice şi centralele de energie atomică, de asemenea, cu uzinele de rachete şi alte instalaţii militare. Dezinformarea potrivit căreia aceste „submarine străine“ ale noilor germani ar fi de fapt de proveniență rusească sugerează nişte intenţii ascunse. Dacă opinia publică mondială ar fi informată despre acest lucru, este foarte posibil ca germanii naţionalişti convinşi din lume să înceapă din nou să „spere“.

Acest lucru nu are voie să se întâmple. S-au cheltuit atâţia bani şi s-au făcut atâtea eforturi ca germanii să fie demoralizaţi după război, iar poporul, tradiţia şi alte valori să fie înlocuite cu multiculturalismul.“

John a ascultat cu atenţie şi confirmă dând aprobator din cap: „Da, ai dreptate. Tot ce este posibil ca venirea germanilor la „Wright Patterson“ să nu fi fost salutată de toate cercurile americane şi aliate. Nu trebuie totuşi să uităm că armata şi guvernul, respectiv armata şi Illuminati, nu înseamnă acelaşi lucru. Doar pentru că armata este o armă a guvernului, nu înseamnă că trebuie să i se comunice toate hotărârile militare şi inovaţiile făcute. Şi, desigur, nu v-a scăpat faptul că o mare parte din SS a fost preluat mai târziu de către serviciile secrete americane OSS, din care mai târziu s-a creat CIA. Pentru aceşti naţional-socialişti în uniformă americană munca a continuat, fapt care nu a fost primit cu bucurie de alte componente ale conducerii americane. Astfel, aproape toate proiectele „Blade“ sunt subordonate CIA, asta însemnând şi SS-işti cu grad înalt şi spirit nemţesc, îmbrăcaţi în uniforme americane.

De acest aspect trebuie să se țină seama mereu în aprecieri. La fel stau lucrurile și în R.F.G. cu Bundeswehr-ul. Ofițerii aceștia au un cu totul alt spirit decât ministrul Apărării sau partidele de guvernământ. Chiar dacă Bundeswehr-ul nu ia cuvântul sau nu are nimic de menționat din punct de vedere politic, nu înseamnă că acești oameni sunt proști. Cele mai multe revoluții sau lovituri de stat din ultimele decenii au fost provocate de armată, care putea prelua în cel mai scurt timp conducerea unei țări.

Oricum, raportul meu în ceea ce privește lumea dinăuntru se termină aici. Dacă informațiile din toate documentele pe care am avut voie să le examinez corespund și dacă martorii oculari pe care i-am intervievat nu au mințit, se pare că, în mare, totul s-a petrecut așa. Există de fapt alte câteva informații de detaliu despre modul de viață și alte legături ale acestui grup de oameni, pe care le-am aflat de la cei doi subpământeni intervievați, dar acestea nu prea au legătură cu mersul istoric al lucrurilor. Pot să vă las câteva copii ale interviurilor, ca să vă formați o imagine proprie asupra acestor chestiuni.

Sunt, de asemenea, de părere că ceea ce se petrece pe planeta noastră mică și neînsemnată, indiferent dacă este sub sau pe pământ, își pierde din importanță, dacă luăm în calcul ceea ce s-a întâmplat în ultimii cincizeci de ani cu contractele extraterestre – să nu uităm, de pildă, de diversele prăbușiri."

„Sunt de acord cu tine, John" m-am asociat părerii lui. „Dacă acum locuiesc trei milioane de germani în interiorul Pământului sau cinci sute de mii, dacă sunt național-socialiști sau monarhiști, dacă au douăzeci de farfurii zburătoare sau douăzeci de mii, nu are mare importanță. Se pare că este clar faptul că germanii, probabil ca și alte națiuni ale lumii, au avut sau au legături cu extratereștri și, probabil, chiar o colaborare cu ei. Altfel, în prezent pământenii n-ar deține nici o farfurie zburătoare. Așadar, se pune întrebarea, cine sunt acești extratereștri care iau legătura cu noi, dacă există diferite grupări, bune sau rele și după ce criterii își aleg persoanele de legătură?

Mai am câteva informații cu privire la extratereștrii care au luat legătura cu germanii și i-au ajutat pe aceștia la construcții. Din surse provenite de la SS și de la loja masonică putem deduce că cel puțin o parte din extratereștri provin din Aldebaran, un sistem solar care se află la o distanță de șaizeci și opt ani lumină de Pământ. Am amintit la începutul discuției noastre ceva despre societatea

VRIL şi contactele ei cu extratereştrii. Progresul lor în construirea de farfurii zburătoare era doar la început. Din discursul dr. W.O. Schumann, din tehnica folosită şi locul ei de proveniență se poate conchide că aceşti constructori de farfurii zburătoare urmăreau mult mai mult decât victoria în cel de-al Doilea Război Mondial sau colonizarea lumii interioare.

Aş dori să vă citesc puţin din acest discurs, ca să vă lămuriţi care erau concepţia politică şi interesele societăţii VRIL:

„Expunere despre zborul interstelar secret din 1944.

Dragi camarazi şi camarade, dragi oaspeţi care vă aflaţi printre noi azi, la cea de-a douăzeci şi treia întâlnire de la Wolfsberg...

Îţi mulţumesc în special ţie, dragă Reichsführer SS, că ai venit special pentru această ocazie, şi ţie, bunule prieten Dornberger, care ai parcurs lungul drum din nord-estul Reichului ca să fii aici cu noi pentru câteva ore, pentru a asculta ce spun despre zborul interstelar aceia ale căror aparate cu propulsie nu se ridică spre cer formând o boltă de foc, şi nici într-o tăcere înspăimântătoare.

Tocmai am spus că distanţa între Peenemünde şi Wolfsberg, aici în Carinthia, este considerată un drum lung. Relativitatea noţiunii de distanţă a fost deja arătată. Anul trecut, oaspetele nostru, ing. dipl. Brütze1, a desemnat marginile propriului sistem solar ca fiind cele mai înalte aspiraţii pe care le poate nutri omenirea în ceea ce priveşte parcurgerea distanţelor. Ţelurile din univers care ar putea fi atinse în următoarele două decenii sunt Luna şi probabil Marte. Acestea sunt, de fapt, distanţele considerabile despre care era vorba aici.

Noi vorbim despre o cu totul altă scară, în care distanţa dintre Lună şi Marte înseamnă acelaşi lucru ca distanţa dintre Peenemünde-Wolfsberg pentru discuţia anterioară. Ne referim la alte sisteme solare, chiar la alte galaxii.

Mai avem şi acum de-a face cu principii înţelepte? Suntem cumva cu aceasta mai „clarvăzători", cum spunea prietenul Engel acum patru ani? Sau reprezentăm „vârful de lance al unei noi generaţii a universului", după cum s-a exprimat prietenul Stegmeier în faţa Führer-ului?

Suntem, prin propria decizie, servitorii unei forţe divine, ale cărei daruri sunt misiunea şi ordinea. Deoarece, privind realitatea

tehnicilor umane, putem observa că totul este ocârmuit de voinţa divină. Un exemplu ar trebui să ajungă: ar putea exista oare o emisie radio fără o ipoteză naturală dumnezeiască? Şi astfel trebuie să recunoaştem că în toate există ceva ca „o lucrare pregătitoare dumnezeiască", care face aproximativ nouăzeci de procente. Doar restul de zece procente le realizează oamenii. Noi dorim să fim cu ochii pe asemenea „prestaţii dumnezeieşti" pentru a le putea face să fie înţelese de omenire. Astfel am găsit forţele VRIL!

În vechiile istorii indoeuropene se povesteşte despre asemenea puteri. Se pare că în Ramayana sunt pomenite avioanele Vimana. La prelucrarea unor vechi manuscrise babiloniene, Delitzsch a descoperit alte nume ale unor astfel de manifestări divine. Înţelepţii celor din vechime au mers pe un drum pe care trebuie să-l parcurgem şi noi: drumul celor ce caută punctele de manifestare a „lucrării pregătitoare dumnezeieşti".

Înţelepciunea adâncă a Vechiului Orient a prins rădăcini în Germania Evului Mediu. În Germania, omul de acţiune al Europei, înţeleptul recunoscut ca „Dumnezeu", observă singur, aşa cum o făceau odinioară bătrânii din Babilon, Egipt şi India, precum şi vechii noştri strămoşi germani. „Transcendentalul" şi-a găsit o nouă patrie în landurile germane. Aceasta se întâmpla în prima jumătate a secolului al treisprezecelea, la Untersberg, cu apariţia lui Isais, acea fiinţă divină deosebită căreia avem atâtea să-i mulţumim. Vârfurile naţional-socialiste au înţeles asta, iar Führer-ul este familiarizat cu această problemă. Recunoaşterea lui înseamnă şi pregătirea drumului pentru zborul stelar.

Cu aceasta ajungem la miezul discuţiei secretul zborului stelar. Zborului stelar, celui adevărat, care poate ajunge foarte departe, se pare că îi stau împotrivă legile naturii. Se pare că mai ales limitarea vitezei luminii mărgineşte concomitent zborul stelar. Dar noi spunem: nu există aceste delimitări! Nu există nici un fel de limitare a vitezei de mişcare! Multe sunt mai iuţi decât lumina! Deoarece nu există doar „lumea fizică", ci mult mai importantă este cea „spirituală"! Soluţia este dată încă din vedele celor din vechime: „Cel mai iute dintre tot ce zboară este gândul!"

Aici ajungem la o nouă bază a ştiinţei naţional-socialiste germane. Aruncăm în aer graniţele şi eliberăm spiritul din strâmtoare. Vom frânge... cătuşele, care nu există în realitate. Prea

mult timp ne-am lăsat încătuşaţi de legile limitative ale naturii. Provin din... religie, care nu cunoaşte lumea cealaltă. Legile pământeşti ale naturii au fost declarate unice. Există totuşi lumea cealaltă. Şi în consecinţă există legile lumii celelalte, care sunt deasupra celor pământeşti.

Dacă înţelegem asta, din prima privire trebuie să fie clar că avem de-a face cu o structură întreagă a lumii pământeşti şi a celei de dincolo, unde legile naturii pământene şi cele de dincolo se întâlnesc într-o uniune strânsă şi complexă. Dar cine cunoaşte legile lumii de dincolo cunoaşte marele întreg!

Rachetele noastre moderne înfăptuiesc lucruri uimitoare. Dar nu sunt capabile să părăsească sfera de vibraţie pământească. De aceea distanţa de zbor este limitată. Secretul zborului stelar pe distanţe mari constă în evadarea din sfera vibraţiilor pământene şi trecerea corpurilor zburătoare în sferele de vibraţii ale lumii de dincolo. Cu trecerea în lumea de dincolo vehiculul nostru nu se mai supune legilor naturii pământeşti, ci celor de dincolo! Dar acolo există un alt timp! Acolo viteza maximă nu o are lumina, ci gândul! Spiritul!

Este aceasta ceea ce mulţi probabil ar numi ocultism? Nicidecum!

Lumea de dincolo este la fel de adevărată şi reală ca şi lumea pământeană. Exisă chiar un plan mai mare, mai puternic, în care universul nostru poate fi văzut ca o configuraţie relativ mică. Zborul către lumea de dincolo, zborul prin „intercosmos", aşa cum l-a numit Rudolf van Sebattendorf, este o tehnică foarte ştiinţifică, la fel ca rachetele sau orice altă tehnică. Ea urmează nişte legi precise, doar că de un nivel superior, deoarece se aplică pe plan fizic şi spiritual.

Totul se bazează pe vibraţii. Iată, de pildă, undele radio, ca să mă refer la un exemplu deja folosit. Condensatorul variabil stabileşte frecvenţa de emisie, care trebuie să fie găsită şi la receptor. Sunetele sunt convertite în semnale electrice transmise pe calea undelor şi apoi, la recepţie, semnalele sunt transformate înapoi în sunete. În spaţiu lucrurile nu sunt cu mult diferite. Există sfere de vibraţii cât şi planuri, planuri de vibraţie pământeşti şi de dincolo. Dacă se reuşeşte să se provoace anumite vibraţii, atunci se instalează magnetismul legii afinităţii. La o scară superioară se ajunge la o transformare totală. Transmutaţia! Iar acesta este

fundamentul tehnic al aparatelor noastre VRIL. Ele se ridică în aer pe partea noastră şi părăsesc imediat spaţiul de influenţă terestru. Apoi începe transmutarea. Avionul VRIL încetează să mai fie un corp pământean, dispărând pentru ochiul care priveşte din afară. Avionul VRIL devine o navă spaţială intercosmică. El nu mai are nici o legătură cu sfera pământeană şi străbate rapid distanţe uriaşe în timp, pentru ca ajungând la destinaţie să se transmute în lumea pământeană! Astfel avionul nostru VRIL va ajunge în sistemul solar Aldebaran. Nu mă îndoiesc că mai târziu nave spaţiale germane VRIL vor ajunge până la Andromeda şi până la cele mai depărtate regiuni din univers.

Ne este clar că această tehnică nu are o utilizare militară imediată. Este o tehnică pentru posibile lupte în univers. Să dea Domnul să nu fie nevoie, totuşi! Pentru războiul actual valoarea tehnicii VRIL este minimă, dar poate că mai sunt unele lucruri care ni se vor arăta pe parcurs.

Ce ne pot aduce zborurile stelare îndepărtate? Încă nu ştim. Contactul şi alianţele cu culturile altor lumi. Dacă legăturile transmediale de până acum nu ne induc în eroare, este posibil să existe o cultură înrudită în sistemul solar Aldebaran. Poate de acolo vom primi sprijin, un factor de echilibrare împotriva supremaţiei duşmanului de pe Pământ. Asta sună acum ca într-un roman utopic, planurile sunt palpabile.

În activitatea transmedială se găsesc începutul tehnologiei VRIL şi cheia către realizările de până acum. Din textele sfinte de la Untersberg din secolul al treisprezecelea reiese cum trebuie procedat. Încă nu a sosit momentul să discutăm detaliat despre acest lucru. În viitorul apropiat, chiar în următoarele luni, ar trebui să se confirme într-un mod sugestiv ce poate realiza tehnica VRIL în diferitele ei aspecte.

Secretul zborului stelar constă în recunoaşterea legăturii strânse dintre lumea pământeană şi cealaltă lume, în înţelegerea asemănărilor şi deosebirilor dintre legile divine şi ale naturii de aici, de pe Pământ şi de dincolo de el. Suntem foarte aproape de începutul unei ere complet noi, în care se va impune un nou spirit. Este spiritul nostru, cel al Reich-ului Marii Germanii!"

„Ce putem conchide din aceste rânduri" încheie el, „este că în cadrul societăţii VRIL nu avem de-a face cu nişte ageamii care s-au

luat după invenţiile americane, ci cu persoane foarte interesate spiritual şi chiar practicante – din punctul meu de vedere oameni de ştiinţă şi ezoterici – care ştiau precis, dar şi înţelegeau ceea ce făceau. Mai simplu spus, era vorba despre studierea şi colonizarea universului şi a planetelor sale, respectiv luarea de contact cu fiinţe care deja locuiesc pe alte planete şi o conlucrare cu acestea.

Dar poate acesta este momentul pentru a încheia seara aceasta", intervin eu. „Acum sunt puţin cam deprimat. Ce ar fi să mai rezervăm ceva şi pentru ziua de mâine? La ceea ce am auzit azi trebuie să mă gândesc peste noapte." Ajunge o privire aruncată celor doi pentru a vedea că şi ei se gândeau la acelaşi lucru. Adam ne-a arătat camerele, care erau dotate cu tot confortul, şi, după urările reciproce de noapte bună, am lăsat totul la o parte şi ne-am culcat.

A doua zi dimineaţă mă trezesc în jur de ora opt şi, după toaleta de rigoare, cobor la micul dejun, unde prietena lui Adam, care s-a sculat prima, a pus deja masa şi a mai pregătit ceva bun. Adam a venit ceva mai târziu şi constatăm că John doarme încă profund. Acesta este momentul propice pe care l-am aşteptat.

„Ei, Adam, viaţa găseşte mereu timpul necesar, nu trebuie decât să ai încredere", am spus în timp ce ne îndreptam spre cămin. Adam apăsă pe o cărămidă, punând în funcţie mecanismul care împinge căminul în spate. Ceea ce ni s-a arătat ochilor nu poate fi văzut de nimeni altcineva în afară de noi şi alţi câţiva adepţi; este vorba de intrarea unui lift. Adam a apăsat pe un buton care de-abia se vedea şi uşa s-a deschis. Coborâm doar câteva clipe, până când liftul se opreşte din nou, privitorului înfăţişându-i-se o imagine de neuitat. Am intrat într-o sală cu pereţi argintaţi perfect netezi, care poate să fie comparată cu interiorul unei nave spaţiale dintr-un film ştiinţifico-fantastic. Pereţii sunt echipaţi cu instalaţii de computere şi monitoare, există şi o staţie de radio. În afara unei mese de conferinţe cu treisprezece scaune, încăperea este goală. Mergem prin altă uşă, care se deschide automat datorită unui senzor fotosensibil; noua încăpere are acelaşi fel de pereţi, dar în loc de linoleumul auriu din camera computerelor, aici este un covor din velur de culoarea piersicii. În cameră sunt mobile colorate din piele. Şi aici se află un monitor mare pe perete, pe care se pot viziona toate transmisiile prin cablu.

Ne aflăm acum la o sută de metri sub pământ într-un buncăr de înaltă tehnologie, pe care l-am construit singuri acum cinci ani cu câţiva prieteni. El foloseşte pentru a supravieţui în cazul unui al treilea război mondial, dar este în acelaşi timp o centrală de comandă şi tabără pentru diverse realizări pe care Adam le-a acumulat datorită capitalului său şi care, după o catastrofă, ar putea fi predate urmaşilor. Deasupra se află o mare sală de depozitare unde există şi o bucătărie, o bibliotecă imensă şi o sală de fitness cu piscină. Apa provine de la un izvor de pe proprietatea lui Adam, situat la mare adâncime, astfel că orice contaminare e imposibilă. Aprovizionarea cu curent electric este realizată de un convertor magnetic. Totuşi, dacă acesta s-ar defecta, avem în sala maşinilor încă un generator, un motor hidraulic de maşină reconstruit, care poate furniza toată energia necesară. În interiorul motorului se află o placă de ceramică, încălzită electric; atunci când ajunge la temperatura optimă de funcţionare, aceasta descompune apa în hidrogen şi oxigen. Hidrogenul acţionează motorul, iar produsul rezidual este aburul, reutilizat apoi prin condensare.

Suntem în total treisprezece persoane, bărbaţi şi femei, conduşi de un preşedinte, care ne întâlnim aici în mod regulat. În cazul unui război, aici se pot primi până la o sută de persoane. Din punct de vedere tehnic suntem perfect echipaţi şi nu există probleme nici cu hrana şi băutura, deoarece am strâns conserve şi alimente uscate pentru mai mulţi ani.

Adam se duce în sala de depozitare şi se întoarce cu o cutie de lemn asemănătoare celei de mărimea unei cutii de pantofi din cauza căreia mă aflu azi aici.

„Este în ordine", spune el. „Am mai testat-o ieri încă o dată."

„Perfect", îmi arăt eu mulţumirea, „chiar în seara asta o s-o livrez." Am apucat cutia cu grijă, ca şi când aş fi ţinut un carton cu ouă, luând apoi liftul spre suprafaţă. Între timp John fusese trezit din somn de prietena lui Adam şi se afla momentan la baie. Este bine aşa, deoarece pot apoi să pun cutia învelită în pături în portbagaj şi, datorită acoperitorii de la maşina mea combi, s-o feresc de ochii curioşi ai lumii.

La micul dejun lăsăm să ne priască totul. În mod obişnuit nu mănânc dimineaţa, dar la Adam, un gurmand şi un epicurian înnăscut, nu-mi vine să spun nu. Masa este aranjată minunat. Şi de fapt n-am venit de unul singur. Aşa încât savurăm puţinele minute fără stres şi pentru schimbare vorbim despre ceva „normal".

După ce am terminat masa şi am mai discutat despre câteva nimicuri, am pornit din nou la drum.

„Ei", întrebă John, după ce am ajuns din nou pe autostradă, „ai luat toate lucrurile pentru care ai venit până aici?"

„Da, totul este pus bine." Nu vreau să-l iniţiez în ceva care nu are nici o legătură cu el. Poate că unele chestiuni l-ar interesa, dar nu trebuie să-i fac imediat confidenţe."

„Unde rămăseserăm cu povestea noastră?" l-am întrebat, pentru a relua conversaţia de ieri.

„Ai citit prelegerea tehnicianului german despre zborurile interstelare."

„A, da, corect", i-am confirmat lui John. „Voiam să-ţi povestesc despre expediţiile germane în spaţiul cosmic pe care le cunosc. Ce zici, John, vrei să conduci şi tu o dată pe autostrăzile germane?", l-am întrebat, ca să pot şi eu să-i citesc din laptop-ul meu.

„Cu mare plăcere." Văd cum i se luminează faţa. Este de înţeles, deoarece în America are voie să conducă cu numai o sută de kilometri pe oră. După ce ne-am oprit puţin şi am schimbat locurile, mi-am luat laptop-ul şi conversaţia a continuat.

Capitolul 18
Germanii străbat spaţiul cosmic

Se presupune că ar fi existat mai multe călătorii ale germanilor în spaţiul cosmic în timpul şi imediat după căderea celui de-al Treilea Reich. De la piloţii GKDOS, pe care i-am menţionat ieri în treacăt, am aflat că nemţii ar fi ajuns pe Lună deja din 1927. Pilotul cu care am discutat afirmă chiar că planeta Venus ar fi fost vizitată încă înainte de 1945. Nu există documente în acest sens, în afară de declaraţiile aviatorului respectiv; există însă mai multe despre primul zbor spre Marte şi despre cele două acţiuni în spaţiul cosmic din a doua jumătate a lui aprilie 1945.

Conform documentelor societăţii VRIL, primul zbor spre Marte a avut loc în iarna lui 1944, cu ajutorul unui aparat VRIL-7. Din raportul de zbor foarte interesant, pe care l-am stocat aici în laptop-ul meu, dar care din păcate este cenzurat, se pot extrage următoarele:

„XX. Ieşim cu greu din „canalul de zbor" la punctul calculat XX. Planeta Marte se apropie repede, respectiv noi ne apropiem de ea. Lumina Soarelui este încă puternică.

Zborul de pe Pământ până pe Marte, durata XX ore. Arată altfel decât Pământul." Două rânduri sunt ilizibile în acest loc.

„Un sentiment de nedescris i-a apucat pe toţi. Probabil ca la dezgroparea unei mumii foarte vechi." Aici sunt aproximativ cincisprezece rânduri ilizibile.

„Survolarea până la XXX arată un peisaj neplăcut. Nu există pomi sau alte plante. Prăpăstii uriaşe şi lanţuri muntoase circulare. Deşerturi întinse. Numeroase structuri asemănătoare cu albii de râuri, dar fără apă. Nu există nori adevăraţi, dar din când în când ceva asemănător cu un strat de pâclă. Totul lasă o impresie de „gol şi pustiu". Pe un vârf de munte posibil gheaţă. Dar în pustietate există urme străvechi de clădiri şi parţial ruine uriaşe, care aduc aminte de vechiul Egipt sau de cultura aztecă. Totul pare a fi construit de oameni. Cândva, cu mult, foarte mult timp în urmă. Ar trebui să aterizăm, pentru a şti precis.

S-a coborât deasupra punctului XXX şi a punctului XXX, până la înălţimea de o mie de metri. Ţinutul este aici foarte neted. Terenul pare a fi solid. Culoarea este ocru. Sunt puţine crăpături. La

punctul XXX, două găuri rotunde de forma unui cerc. Diametrul, probabil trei sute de metri. Pare să fie posibil să se zboare înăuntru. Găurile par a fi adânci. Distanţa dintre ele, aproximativ doi kilometri. Cam la cincizeci de metri mai încolo, un munte care se ridică abrupt. În pereţii muntelui, mai multe deschizături în formă de semilună, ca nişte peşteri mari. S-au numărat paisprezece asemenea peşteri. Distanţa dintre ele este între cincizeci şi o mie cinci sute de metri, lăţimea lor de douăzeci până la opt sute de metri. Posibil zborul în interior.

În spatele punctului XXX, adâncituri în formă de crater cu pereţii deosebit de abrupţi. Altfel decât cei văzuţi până acum. Dedesubt, suprafaţă orizontală. Posibil să fie gheaţă sau o crustă de sare. Diametrul sus, apreciat la trei mii de metri. Adâncimea, circa o mie până la o mie două sute de metri. Suprafaţă deschisă, diametrul probabil de o sută cincizeci până la două sute de metri. În spate, N-NE, urmează iarăşi o suprafaţă mare, netedă. Ca o autostradă uriaşă. Pe partea dreaptă în direcţia de zbor, mai multe conuri ascuţite, nu total regulate. Toate la o înălţime de probabil o sută de metri. Numărate, o sută optsprezece, dispuse într-un şir. Regiunea de aici prezintă ciudăţenii. Nu sunt locuitori, nimic care să denote că aici ar mai exista viaţă. Dar multe lucruri care amintesc de vechile timpuri când au fost locuite. De exemplu, se mai pot recunoaşte, cel puţin aparent, trepte întortocheate la unii pereţi în pantă.

Între punctul XXX şi punctul XXX se află ruinele unor temple uriaşe extrem de bine păstrate. Unul dintre temple arată ca şi cum ar fi fost atins de bombe. Se poate privi înăuntru. Pereţii sunt în mai multe straturi, cu spaţii largi compartimentate în camere prin nişte ziduri subţiri. Sala mijlocie a templului este umplută pe aproximativ o treime cu nisip şi praf, care acoperă probabil un locaş sfânt; de aceea nu-l putem vedea. Totul este tocit de dinţii vremurilor, dar nu e de crezut că aceasta ar putea fi o formaţie naturală.

În spatele punctului XXX am descoperit un lac lipsit de apă. La început a fost o impresie falsă; cu toate acestea, noi tot ne gândim că era sigur un lac. Aproape de punctul XXX, munţi ciudaţi. De departe, ca şi cum s-ar uita la cineva. Din apropiere însă, doar un munte, în care sunt cel puţin două deschizături mari în formă de ochi.

Nu se poate vedea pământul, dar probabil au fost la început lacuri mici, adânci. Şi aici sunt linii întortocheate din când în când, care arată ca nişte drumuri străvechi, însă nu aşa de regulate ca la punctul XXX. Acestea pot fi naturale. Cam la două treimi între punctul XXX şi punctul XXX există un loc de mărimea unui oraş care prezintă urme foarte ciudate. Parcă ar fi resturile unor fundaţii de clădiri şi de străzi. Deosebit de interesantă este una din aceste străzi, deoarece de-a lungul ambelor părţi stau ceva ce ar semăna cu nişte cioturi de stâlpi. Dar şi aceasta poate fi o formaţiune naturală.

Foarte aproape în spatele punctului XXX mai există o proiecţie orizontală a unui astfel de oraş, dar mult mai mare, iar la XXX iarăşi unul mai mic. Acolo există şi un fel de turn înalt, subţire, semănând cu un coş de fabrică, chiar dacă sigur este altceva.

La punctul XXX este o îngrămădire de stânci care aduce aminte de o pădure împietrită. Coborât până la aproximativ cinci sute de metri. Pădurea împietrită s-a dovedit a fi o formaţiune de roci. Zburat din nou spre punctul XXX acum la înălţimea de cinci sute de metri. Sunt vizibile multe ciudăţenii, dar nu pot fi definite prea bine. XXX pare, dintre toate locurile văzute, cel mai bun pentru aterizare.

Parcursul oprit după X ore. Conform ordinului nu s-a aterizat, cu toate că ar fi fost posibil şi cu mecanismul nostru provizoriu de aterizare."

Aici se încheie raportul. Este foarte interesant şi pare a fi autentic. Descrierile referitoare la o supercultură umană, străveche, măreaţă se suprapun cu imaginile sondei Viking 1, pe care americanii au lansat-o în 1976. Şi aceasta a înregistrat sculpturi, chiar şi piramide, precum şi deja renumita „faţă a lui Marte" – spectaculoasă indiferent dacă este o structură artificială sau formată de natură.

O altă acţiune în spaţiul cosmic este zborul lui „Thor". În noaptea de 21 aprilie 1945 nava spaţială „Haunebu III", în formă de clopot, cu numele „Thor", considerată a fi o piesă unicat, şi-a luat zborul de pe munţi spre Marte. Nu se ştie dacă nava a ajuns la ţintă şi acolo a dat peste locuitori subpământeni sau dacă acţiunea nu a fost bifată ca reuşită în documentele aflate sub pământ. Probabilitatea unui succes este însă foarte mare: o

imagine luată din telescop în 1952 prezintă un OZN asemănător ca formă cu „Haunebu III" care trece prin apropierea Lunii terestre, iar o poză făcută la 15 iunie 1992 deasupra Mexicului arată fără echivoc nava Haunebu III.

Acesta ar putea fi un indiciu că Haunebu III făcea naveta în spaţiul cosmic între Marte, Luna terestră şi Pământ, având baza de aterizare în Neuschwabenland din lumea interioară. Dar la fel de bine poate să fie vorba de un alt Haunebu III construit recent.

Al treilea şi, de fapt, cel mai mare proiect spaţial al germanilor a fost totuşi cel menţionat de dr. W. O. Schumann în prelegerea sa, zborul spre Aldebaran. Se spera ca din această călătorie să se obţină impresii, cunoştinţe şi tehnici noi. Că zborul spre Aldebaran a fost pregătit, stă mărturie un raport despre VRIL-7, care de-abia efectuase un zbor pe canalul prăpastiei pentru a constata dacă aliajul exterior ar fi rezistent şi dacă coordonatele de intrare în canalul dimensional erau corecte. Ceea ce deosebeşte un zbor spre Aldebaran faţă de unul spre Venus este că în cel din urmă se rămâne în cosmosul nostru. Aceasta înseamnă, mai simplu, că la vitezele pe care le poate atinge o farfurie zburătoare, până pe Venus se poate ajunge în câteva ore sau zile. E ca un zbor cu o rachetă Apollo, numai ceva mai rapid. La zborul interstelar, cum este cazul nostru, spre un sistem solar aflat la o depărtare de şaizeci şi opt de ani lumină, nava spaţială intră într-un canal dimensional, o aşa numită „autostradă" prin univers, unde nu există timp. Aceasta înseamnă că farfuria zburătoare intră puţin în spatele Lunii în acest canal dimensional şi apoi, într-un interval de timp relativ redus pentru echipajul navei spaţiale, părăseşte canalul dimensional înainte de a ajunge la Aldebaran şi a frâna.

Dacă o asemenea navă spaţială intră în canalul dimensional, ea dispare din raza vizuală a observatorului care o urmăreşte, de exemplu, de pe staţia spaţială rusească MIR; aceasta înseamnă că părăseşte spaţiul pământean şi zboară în hiperspaţiu.

Vreau să-ţi citesc acum acest raport şi să faci eventual un comentariu. Din păcate, e constituit numai din fragmente, deoarece în decursul anilor unele părţi au dispărut sau au devenit ilizibile; astfel, ceea ce am aici reprezintă doar o părticică din ceea ce a fost iniţial. Nici ordinea fragmentelor nu e foarte sigură, în multe locuri lipsesc pasaje, dar cred că pot cel puţin să ofere o anumită imagine de ansamblu asupra evenimentelor.

„După ce VRIL-„Odin" a părăsit mama Terra, brusc un sentiment de tristeţe indescriptibilă pune stăpânire pe toată echipa. Se vorbeşte puţin. Pământul nu se vede din afară ca un glob de şcoală, ci albastru, bleu şi alb. Se pot recunoaşte uşor norii şi, de asemenea, porţiuni de uscat cu contururi ciudat de familiare. Dar se zboară aşa de repede, încât Pământul pare ca o minge care se tot micşorează. Nu se propune o survolare suplimentară a planetei, pentru a nu intensifica sentimentul de dor.

Pe lângă Lună se trece destul de aproape, la circa douăsprezece mii de kilometri, satelitul dând impresia de răceală. Echipajul este liniştit şi gânditor. Se simte că nici unul nu mai crede că va mai păşi vreodată pe Pământ. Este prezentă o emoţie neaşteptată. Cu toate acestea, fiecare îşi face datoria conştiincios la postul său.

Postul de emisie-recepţie care face legătura cu baza a fost închis, cu toate că funcţionează încă bine, pentru că echipajului trebuie să i se distragă atenţia de la dorul de casă. Căpitanul a ţinut un discurs bun şi a reuşit să readucă oamenilor entuziasmul plin de îndrăzneală.

Între timp, Luna a rămas foarte departe în urmă, nava apropiindu-se de punctul de intrare în canalul dimensional. Una dintre persoanele cu capacităţi paranormale prezente la bord a realizat o legătură telepatică cu Aldebaran, iar echipajul este bucuros şi plin de speranţă. Din punct de vedere tehnic, totul decurge normal, fără nici o problemă. „Odin" zboară fără incidente şi mai sunt şapte ore şi jumătate până la intrarea în canalul dimensional. Deodată se intră într-un nor de meteoriţi, însă aparatul scapă aproape intact cu ajutorul armelor de care dispune. S-au produs doar câteva stricăciuni mici: amplasamentul tunului Bertha nu mai poate fi mişcat, antena alfa a căzut, există numeroase fisuri în geamul blindat şi în stratul exterior precum şi o mulţime de adâncituri şi zgârcituri în centrul cabinei. Dar nimic grav. Echipajul a fost scuturat puţin. Cursul este menţinut, iar funcţionează fără probleme.

După ce se pătrunde în canalul dimensional, echipajul este cuprins de un sentiment de amorţire, datorat probabil transmutaţiei. Durează doar câteva clipe. Peste tot se poate observa un licăr verde şi ici-colo se întâlnesc formaţiuni ciudate care plutesc în spaţiu, sub formă de băşici sau spirale luminoase. Totul este înfăşurat în această lumină verde, iar mai târziu se descoperă şi un soare verde.

Se presupune că ar fi vorba de lumea de dincolo, sau cel puţin un fel de regiune de frontieră între lumea pământeană şi cea de dincolo. Navei îi ies în cale văluri de abur şi alte obiecte ciudate, dar per total zborul decurge liniştit.

Când s-a ieşit din nou din canalul dimensional, s-au făcut eforturi de a lua legătura cu Aldebaran. Acest lucru nu este posibil din punct de vedere tehnic deoarece antena alfa nu funcţionează. Nava se află din nou în spaţiul cosmic obişnuit, însă printre configuraţii stelare străine. „Odin" îşi menţine cursul convenit, iar echipajul are o stare de spirit optimistă.

Este totuşi foarte întuneric, deoarece în apropiere nu există nici un soare care să genereze lumină. Şi soarele de pe Aldebaran este foarte departe. Se doreşte ca restul drumului să fie parcurs de la această poziţie împreună cu aldebaranii, care sunt aşteptaţi. Nu durează mult până când îşi face apariţia un crucişător spaţial aldebaran. Acestea sunt nişte aparate foarte impresionante, cu o lungime care depăşeşte sigur o mie de metri. Sunt uriaşe, dar în mod ciudat nu arată aşa de neobişnuit, cum s-ar putea crede. Ele amintesc echipajului de pe „Odin" de V2, cu toate că nu au nici un fel de propulsii pentru rachete. „Odin" va fi luat la mijloc de cele două nave din Aldebaran. Crucişătoarele spaţiale sunt vopsite în cenuşiu-albăstrui, albastru deschis şi lila, pe jumătate fiind ornamentate şi pe jumătate acoperite cu vopsea de camuflaj. Simbolurile aldebarane sunt negri-argintii. Vasul-amiral se întoarce cu latul şi în treimea posterioară a fuzelajului se deschide o gaură imensă. Am cârmit nava direct spre el. Fapt curios, se pare că echipajul nu a resimţit deloc marea tensiune pe care ar trebui s-o provoace prima întâlnire cu oameni dintr-o altă galaxie. Pământenii au sentimentul că-i cunosc deja pe străini. Unul dintre paranormali a luat legătura cu un omolog de-al său de la bordul navei aldebarane. Totul decurge incredibil de simplu şi fără probleme.

În spatele deschizăturii arde o lumină gălbuie. „Odin" coboară pe pista de aterizare din interiorul navei spaţiale, care pare să fie din gresie. În spatele său fanta se închide la loc. Nu se vede nimeni. Pe doi dintre pereţi strălucesc lumini roşii puternice. Căpitanul spune că totul a fost convenit înainte prin legătură telepatică; potrivit înţelegerii, atâta timp cât lumina roşie este aprinsă, nu e nici un pic de aer. A durat fix cinci minute până când luminile roşii s-au stins şi din peretele din stânga lor s-a deschis o uşă destul de

mare, cu partea superioară arcuită. Pe aici intră nişte oameni cu un aer firesc, ca şi cum acest moment nu ar fi deloc neobişnuit. Sunt opt aldebarani, într-adevăr oameni. Arată aproape la fel ca şi pământenii. Poate ceva mai înalţi, mai supli şi mai traşi la faţă. Îmbrăcămintea lor pare mai degrabă demodată, aşa cum e descrisă în romanele utopice. Seamănă cu luptătorii din Antichitate. Şi în interiorul navei germanii remarcă ornamentele. Se pare că la aldebarani tehnica modernă stă într-un înveliş ornamentat exagerat. Însă decoraţiunile nu sunt baroce, ci mai degrabă aduc aminte de arta decorativă germană.

Aldebaranii le fac semn germanilor să iasă. Printre ei se află şi o fată cu un aspect fragil, ce pare ca un copil printre bărbaţi. Mai sosesc şi alţi aldebarani. Se înghesuie unul câte unul prin tubul de glisare, mai întâi căpitanul. Apoi aldebaranii îi întâmpină cu salutul german, provocându-le o mare surpriză. Mai târziu, pământenii află că acest salut este obişnuit printre aldebarani, dar numai între bărbaţi. Spre uimirea lor, cel puţin trei dintre gazde vorbesc limba germană.

Un ofiţer aldebaran, care pare să aibă comanda în această zonă a navei spaţiale, îi asigură pe germani că vor avea grijă de „Odin". El nu ştia germana, îi traducea tânăra fată, care e descrisă ca fiind foarte drăguţă, chiar dacă oarecum stranie. Părul ei este de un roşu foarte aprins şi foarte lung. Bărbaţii par mai puţin ciudaţi. Majoritatea au părul blond deschis, unii sunt chiar bruneţi. Pentru pământeni sunt neobişnuite feţele lor mai degrabă palide, lunguieţe şi trase. Şi fata e palidă, însă nu are craniul aşa de alungit. Prin contactele telepatice germanii ştiau deja că diferenţa dintre bărbaţii şi femeile rasei aldebarane este mai mare decât la germani. Cu toate acestea, germanii îi consideră pe aldebarani ca pe o ramură directă a rasei germane. Se crede că, în ciuda distanţelor şi a nivelurilor diferite de dezvoltare, există o asemănare uluitoare între ei şi germani. În comportament, deosebirea se arată mai mare decât în înfăţişare. Nu par aşa de plini de viaţă ca germanii, ci foarte liniştiţi şi plini de demnitate.

Călătoria lui „Odin" a fost, evident, încununată de succes! Farfuria zburătoare avea să zboare în pântecul unei uriaşe nave spaţiale spre patria aldebaranilor. Membrii echipajului de pe VRIL-ul „Odin" s-au obişnuit repede cu ospitalitatea imperiului aldebaran „Sumeran" şi, după cum fusese prevăzut, au primit găzduire tot acolo unde le era pus la dispoziţie şi un hangar pentru nava spaţială „Odin".

Căpitanul rămâne cu echipajul, în timp ce Ostf. XXX şi dr. XXX discută cu conducătorul sumeran măsurile pentru un eventual ajutor acordat Pământului. Probabil că şederea sub patronajul aldebaran va dura mai multe luni, poate chiar ani. Multe lucruri par încă neclare în acest moment. Bunăvoinţa aldebaranilor este totuşi evidentă şi germanii pot spune că şi-au găsit aici prieteni.

Mai târziu, apelând la serviciile de traducător ale fetei, căpitanul Hleddor a explicat câte ceva despre modul de construcţie, armamentul şi tehnica de luptă ale navei-amiral. Germanii se simt ca nişte regi, pentru că această navă de război poate singură să cucerească tot Pământul. În plus, în întâmpinarea lor vine o formaţiune de nave de luptă aldebarane.

VRIL-ul „Odin" a găsit câteva ore mai târziu găzduire într-un vechi dar pitoresc port spaţial, aerian şi naval, care se numeşte „Ogre Tdan" şi care face parte din regiunea Ogre Tduant, una din marile insule cu o importanţă istorică deosebită pentru Aldebaran situată la nord-vest de marea insulă Schuschadane. Vizitatorii află că acolo şi-au avut demult palatele conducătorii vechii împărăţii universale aldebarane, ruinele vechii capitale Malkrea fiind încă vizibile. Ogre Tdan aparţine de domeniul suscharilor.

Echipajul de pe „Odin", care s-a cazat foarte plăcut la Ogre Tdan, nu a fost supus nici unei îngrădiri. El poate zbura cu propria navă unde doreşte, însă i s-a oferit şi un aparat de zbor aldebaran. Oamenii l-a determinat pe căpitan să accepte oferta suscharilor de a meşteri puţin la „Odin", aducându-i îmbunătăţiri. Pe marea insulă Schuschadane din apropiere există un mic oraş portuar numit Alde, unde se află şi un fel de atelier special al unui trib suschar, Wachtdan, cu care s-au împrietenit mai bine. Acolo „Odin" va fi apoi transformat şi îmbunătăţit radical.

Suscharii se deosebesc de aldebarani. Ei sunt o castă ciudată de negustori şi războinici şi îşi duc mare parte din viaţă pe nave spaţiale enorme. Au şi o vestimentaţie proprie, fetele şi femeile având voie să poarte fuste scurte şi părul scurt. Zeitatea lor supremă este „Illa", în timp ce zeul principal este „Malok" şi zeiţa principală se numeşte „Orfa".

Suscharii par a fi nişte oameni mult mai veseli decât alţi sumerani. Viaţa pare acolo să decurgă fără greutăţi. Nimeni nu şi-ar putea imagina aşa ceva pe Pământ. În cazul în care şederea pe Sumer ar dura mai mult, este posibil ca echipajul să participe la o acţiune de vânătoare cu crucişătoare, putând proba astfel noile

capacităţi ale navei „Odin". Căpitanul este deja la bordul unui crucişător de luptă din apropiere.

După cum se pare, totul decurge normal, numai că germanii nu se prea pot obişnui cu ciudata cucernicie a aldebaranilor. Acordă o importanţă foarte mare zeilor şi zeiţelor şi nu cunoscîndoieli în ceea ce priveşte credinţa. Există un fel de superzeu – un spirit universal, iar apoi mulţi zei şi zeiţe. Religia nu este prea uniformă...

Pe Aldebaran mai sunt multe alte ciudăţenii. De exemplu şi faptul că animalele aleargă libere peste tot. Nimeni nu mănâncă acolo carne. Animalele sunt foarte blânde... Ei au convingerea că totul provine de la o sursă unică a creaţiei. Ca atare, există multe asemănări cu Pământul şi nimic nu pare a fi total străin.

Aldebaranii le-au făcut cadou germanilor o navă spaţială nou-nouţă, un crucişător uşor care poate realiza o sumedenie de operaţiuni. E mai bine ca „Odin" să nu fie supusă unor pericole care nu-şi au rostul, deoarece aldebaranii sunt de părere că reprezintă o piesă istorică.

Ne-am obişnuit cu modul de viaţă aldebaran. Femeile, în special, se acomodează uşor. Se descurcă în orice situaţie. Bărbaţilor le place mai mult să stea în compania suscharilor.

Acestea sunt ultimele cuvinte din mesajul telepatic. Potrivit mediumului, şeful a ordonat să nu mai aibă loc nici un fel de „transmisiuni telepatice nebuneşti", ci doar „cele organizate".

„Fascinant, foarte fascinant", comentează John, scărpinându-se în barbă. „Ăia chiar au reuşit", murmură el pentru sine cu jumătate de glas, după care, întorcându-se spre mine, îmi explică: „Auzisem deja vorbindu-se despre o astfel de acţiune, dar nu mi-a venit să cred cu adevărat. Se pare că germanii erau cu mult înaintea americanilor. Spun asta deoarece am la mine jurnalul de bord al primului presupus zbor american spre Venus, care totuşi, n-a fost o călătorie interstelară, având loc în cadrul sistemului nostru solar. Acesta s-a desfăşurat, conform înscrisului din jurnalul de bord, de-abia în 1952, deci la şapte ani după acţiunea germanilor. Poate ne uităm mai întâi pe acest jurnal de bord şi comparăm apoi rapoartele. Desigur, este mai amplu şi se referă în acelaşi timp şi la acordul de pace dintre americani şi noii germani din lumea dinăuntru; sunt convins că ţi se va părea cât se poate de interesant.

Dacă vrei, ia bibliorafţul de pe scaunul din spate şi pe unul din bileţelele galbene o să găseşti înscrisul „Log 27". Acolo e rezumatul meu."

Capitolul 19
Jurnal de bord 27
Primul zbor al americanilor către Venus

După ce am găsit rezumatul, citesc cu voce tare: „La începutul anilor cincizeci, câţiva oameni de ştiinţă au început să se ocupe de fenomene noi: o călătorie în sistemul nostru solar şi poate de aici mai departe, unde urma să fie folosite avioanele circulare. Între timp, în modelele de ultimă generaţie fuseseră integrate anumite principii: mai întâi, aripa circulară dintr-o singură bucată, cu un bor, şi în al doilea rând învelişul exterior subţire ca hârtia, care rezistă la orice tip de bombardament convenţional. Dar cele mai importante inovaţii au fost propulsia antigravitaţională şi sistemele de deplasare cu o viteză nelimitată, cu ajutorul cărora acum era posibilă o călătorie interplanetară. Avionul circular construit între 1950 şi 1951 avea un diametru de circa treizeci de metri şi o înălţime de aproximativ şase metri şi jumătate. Pe sol se sprijinea pe trei picioare înalte de vreo trei metri, în formă de fus. Interiorul era compartimentat pe trei niveluri. Etajul inferior era destinat aparaturii şi aprovizionării, cel mijlociu echipajului, iar la cel superior se găsea centrul de navigaţie şi comunicaţie.

O echipă profesionistă a testat avionul luni în şir în spaţiul circumterestru şi după ce comandantul, colonelul John B. Richardson, a anunţat că s-au efectuat toate testele de navigaţie, ultima discuţie comună a avut loc pe 6 octombrie 1952 la Washington. După ce au fost rezolvate toate problemele în legătură cu zborul iminent, preşedintele le-a permis participanţilor să plece spunând următoarele cuvinte: „Mâine dimineaţă, la ivirea zorilor, aparatul va decola. Ţinta este necunoscută.“ Într-un colţ al încăperii stăteau opt tineri ofiţeri de aviaţie şi alţi piloţi. Ei urmau să ia parte la expediţie.

În dimineaţa plecării, comandantul a deschis un plic sigilat cu instrucţiunile pentru călătorie. „Domnii mei, suntem pe drumul spre o lume nouă. Este un loc necunoscut, denumit Pământul gol sau lumea din adâncuri. Vom vizita un continent din interiorul Pământului numit Agartha.“ Echipajul nu a ştiut ce să spună.

Zborul în lumea dinăuntru

Iată câteva extrase din jurnalul de bord al lui Richardson:

Ora nouă dimineaţa – am zburat peste nordul Canadei şi acum ne aflăm deasupra apei. În mod ciudat, Soarele a început să apună, cu toate că este dis-de-dimineaţă. Dar comandantul se pare că nu-şi face griji din asta.

Ora nouă treizeci – afară este întuneric. Încă mai zburăm în direcţia nord. Cu opt sute de kilometri mai la sud am avut o temperatură exterioară de minus douăzeci şi trei de grade. Acum sunt minus douăsprezece grade. Soarele nostru a dispărut. Face compasul pe nebunul? Poate ştie comandantul de ce afară nu se mai vede gheaţă. Fenomen nou. În faţa noastră apare o formaţiune ce străluceşte slab. Se pare că este vorba despre o altă sursă de lumină. Comandantul ne explică. El spune că vom zbura printr-o deschizătură în interiorul Pământului. Lumina zilei a dispărut aproape complet. Cu siguranţă ne aflăm într-o călătorie spre necunoscut.

Ora zece – am lăsat în urma noastră Soarele strălucitor de la suprafaţă. Încet, încet înaintăm într-o zonă a semiîntunericului. Zburăm acum cu o viteză de patru mii de kilometri pe oră, la o înălţime de opt mii de metri, prin amestecul de lumină naturală şi artificială. Comandantul spune: „Acum vom intra pe un traseu pe care Byrd l-a numit în jurnalul său „gâtul Pământului".

Ora unsprezece – suntem deja la o distanţă de opt mii de kilometri de bază. După ce am zburat o perioadă de timp spre sud, părăsim tunelul, la o adâncime de aproximativ două mii de kilometri. În faţa noastră se deschide o lume nouă în centrul propriului nostru Pământ. Vedem o sursă de lumină. Trebuie să fie vorba despre un Soare mai mic, deoarece nu este aşa de orbitor ca al nostru. Vedem cerul şi întinderi de uscat, oameni şi animale. De necrezut că ar exista o asemenea lume. Deodată ne aflăm deasupra unui oraş mare. Comandantul spune că acest oraş este ţinta călătoriei noastre. El se numeşte Shambhala şi se află pe continentul Agartha. Se dă ordinul de aterizare. Vedem un aeroport şi – incredibil – suntem deja aşteptaţi!

Ora unsprezece şi un sfert – echipajul părăseşte nava. Ni s-a aşternut un covor roşu. Suntem rugaţi să ne pregătim pentru o primire formală.

Regele Agarthei ne-a urat un călduros bun venit. Când şi-a încheiat discursul, căpitanul Saybrook întrerupe legătura radio şi

părăseşte nava. Soseşte primarul marelui oraş pentru a ne saluta. El vorbeşte engleza şi se laudă cu acest moment istoric. Se pare că fusese anunţat de sosirea noastră. Apoi, după defilare, suntem conduşi la palatul regal. Oraşul arată cam futurist. Clădirile sunt zugrăvite cu o nuanţă caldă, pastelată. Materialul de construcţie seamănă cu plasticul. Călătorim în maşini magnetice. Oamenii ne fac cu mâna. Sunt la fel ca noi, doar ceva mai înalţi şi mai supli. Sunt îmbrăcaţi asemănător, dar stilul hainelor lor este puţin diferit. Ne oprim în faţa palatului, care arată la fel cu vechile case nobiliare din Europa. Suntem conduşi în sala tronului regelui din Agartha, care ne salută într-o engleză excepţională. Se prezintă a fi regele Shaalaam. Ne spune că a petrecut mai mulţi ani la internatul din Eton şi, după ce a trăit patru ani în ţara sa, a fost din nou trimis sus la suprafaţa Pământului pentru a-şi lua licenţa la Harvard. Poate fi uşor luat drept un savant englez sau american.

Discursul regal are ca temă viitoarea uniune dintre oamenii de la suprafaţa planetei şi cei din interior. Monarhul spune că există intenţia de a schimba multe idei cu privire la negoţ, educaţie, medicină şi industrie. La încheierea discuţiilor, Richardson îi înmânează regelui saluturile în scris ale conducătorilor politici din Statele Unite, Canada şi Marea Britanie. După ce ni s-au arătat camerele unde vom fi cazaţi, pornim într-un tur al oraşului cu maşinile magnetice. Piloţii ne pun atâtea întrebări, încât de-abia ajungem să-i întrebăm şi noi pe ei."

Până în acest loc făcuse John rezumatul: „Ziua următoare li s-a pregătit o surpriză. S-au urcat într-un tren pe şine magnetice şi cu el au mers direct în mantaua terestră. Viteza era de opt sute de kilometri la oră. Au fost duşi într-un loc numit Mmaccano, unde au fost întâmpinaţi de primar. Oraşul se afla într-o peşteră uriaşă. Li s-a comunicat că acest sistem de tunele străbate practic întreaga manta a Pământului, fiind construit de o rasă care a trecut pe acolo înaintea civilizaţiei actuale. Există şi unele locuri secrete în lumea din afară care au legături cu aceste tunele. Se pare că fiinţe rele, străvechi ar fi locuit în unele dintre tunelele acestei reţele subpământene uriaşe, însă galeriile respective au fost totuşi închise de agartheni.

Era foarte greu pentru vizitatori să priceapă ceea ce vedeau, darămite să mai şi explice. Ei se confruntau mereu cu lucruri

incredibile, pe care cu greu puteau să le clasifice. Toţi aveau sentimentul că au fost catapultaţi într-un secol nou. Într-adevăr, se aflau în sânul unei civilizaţii care exista deja de mii de ani sub picioarele lor şi ale strămoşilor lor. Îşi puneau mereu aceeaşi întrebare: cum a fost posibil ca cei din Agartha să rămână ascunşi aşa mult timp?

În discursul de introducere către tinerii şi impresionaţii vizitatori, regele Shaalaam a dezvăluit o parte din aceste secrete: „Poporul nostru a locuit iniţial la suprafaţa Pământului. Am fost o rasă foarte evoluată, o rasă înrudită cu a voastră. Strămoşii noştri au fost supravieţuitorii continentului scufundat, Atlantida. Da, acest continent a existat cu adevărat, cu toate că majoritatea oamenilor voştri de ştiinţă consideră acest lucru ca fiind o legendă."

Regele ne-a făcut un rezumat, spunând că realităţile complete stau la dispoziţie tuturor celor care doresc să se intereseze de aceste chestiuni. A adăugat că strămoşii săi au locuit odată pe Atlantida, care se afla între Europa şi America de Nord. Regele n-a pomenit nimic despre începuturile acestei civilizaţii, dar continentul se pare că s-a scufundat acum aproximativ unsprezece mii cinci sute de ani. „La fel ca şi oamenii voştri de ştiinţă, am învăţat şi noi cum poate fi utilizat atomul pentru crearea de energie distructivă. Am fabricat bomba atomică. Între strămoşii noştri şi un popor din Marea Mediterană a izbucnit un război atomic care a dus la producerea catastrofei şi la o modificare fundamentală a suprafeţei Pământului. Continentul nostru s-a scufundat în mare. Câţiva dintre cercetătorii noştri studiaseră mai înainte Pământul cu ajutorul avioanelor propulsate magnetic, descoperind intrarea către această lume interioară. Când catastrofa n-a mai putut fi evitată, datorită cunoştinţelor noastre despre fisiunea nucleară am realizat soarele artificial şi l-am adus în întunericul lumii subterane. Când am fost gata şi în interior s-a făcut lumină, am început cu colonizarea. După distrugerea atomică de afară am fost aşa de ocupaţi cu reclădirea vieţii noastre, încât am stat retraşi timp de cinci mii de ani. Acum ne-am regăsit. În noul nostru spaţiu de viaţă n-am uitat niciodată ce dezastru am cauzat omenirii. N-am mai construit niciodată arme de război. Am avut un singur incident scurt, cu vreo o mie de ani înainte de Hristos."

Regelui îi părea rău că afară se mai desfăşoară războaie care ucid milioane de oameni, spunând că omenirea nu ar mai trebui să permită construirea unui arsenal atomic dacă nu vrea să se

distrugă singură, şi prevestind că acest lucru sigur s-ar întâmpla, dacă această nebunie nu va fi oprită.

Tinerii piloţi şi-au luat la revedere a doua zi de la gazdele lor. Următoarea lor aterizare va avea loc pe platforma exterioară a soarelui artificial, care are un diametru de circa şase sute de kilometri şi este situat sub ecuatorul lumii subterane. Restul zilei şi l-au petrecut în interiorul soarelui. Acolo echipajul de întreţinere le-a oferit informaţii despre funcţionarea sferei luminoase descriind cele trei lentile de sticlă imense, precum şi sursa gigantică de energie din centrul nuclear activ al celulei, a cărui lumină este difuzată de lentilele din exterior, aşa cum se întâmplă deja de câteva secole. Un disc ce se roteşte acoperind parţial astrul determină alternanţa zilelor şi nopţilor. Soarele interior este încărcat cu energie de două ori pe an direct de la marele Soare al sistemului nostru solar. Acest lucru se produce prin deschiderea de la pol.

După ce au părăsit soarele interior, membrii expediţiei s-au deplasat cu nava şaisprezece kilometri în emisfera sudică, unde şi-au petrecut noaptea. A doua zi de dimineaţă au zburat la înălţime mică deasupra Neu-Berlin-ului şi au fost surprinşi de marele număr de clădiri din noul oraş. Apoi au părăsit interiorul lumii prin coridorul lat de două sute de kilometri şi au ieşit în lumea din afară, toate camerele de luat vederi luând permanent imagini. Au survolat Argentina, Brazilia şi Florida şi au aterizat pe 10 octombrie la miezul nopţii la baza militară aeriană Andrews. Au primit cu mare uimire ordinul sever de a nu părăsi nava în nici un caz, căci nu-şi imaginaseră o asemenea primire la întoarcere. În călătoria în lumea interioară a planetei şi înapoi au parcurs în total patruzeci de mii de kilometri. Călătoria a durat treizeci şi nouă de ore, în timp ce timpul de zbor efectiv a fost de treisprezece ore.

Zborul spre Venus

Jurnalul continuă: „Ne-am luat din nou zborul.

Ora şapte şi un sfert dimineaţa – ordinele sigilate sunt deschise. Ţelul definitiv este, aşadar, planeta Venus. Pământul va fi înconjurat de două ori. Prima rotaţie durează două ore, a doua o oră şi douăzeci de minute. Raza de emisie electromagnetică este reglată spre Venus."

După ce s-a atins viteza de plecare, jurnalul o prezintă ca fiind fantastică. Autorul adaugă: „Această călătorie este neliniştitoare.

De fapt, viteza maximă nu este fixă, nava zboară atât de repede cât dorim noi."

Jurnalul, care a fost scris mai ales de Miller, este puţin cam dezamăgitor ca nivel al observaţiilor, dar, pe de altă parte, cosmologia este un tărâm nou, chiar şi pentru fizicieni. Nu se menţionează defel o eventuală modificare a culorii Pământului. Nu se spune nimic nici despre infinita dimensiune a spaţiului sau despre miliardele de pete deschise de pe fundalul catifelat pe care noi îl numim univers. Jurnalul povesteşte mai departe: „Viteza avionului devine tot mai mare, cu cât înaintăm în spaţiu. Oamenii de ştiinţă al viitorului ar trebui să cerceteze acest fenomen.

Ora nouă dimineaţa – o navă spaţială necunoscută se apropie de noi cu mare viteză. Ne trimite un mesaj în limba engleză: se pare că e o navă spaţială a poliţiei interplanetare, care ne căuta. Sigur ne va îndruma spre Venus. Zburăm de peste două ore cu o viteză foarte mare. Dar nu observăm deloc că ne mişcăm. După alte două ore ajungem la destinaţie. Sunt bucuros că avionul este aşa de stabil. Comandantul a pus echipajului să asculte o bandă cu o ştire de la Estes Plateu, un venusian care locuieşte la Washington. Acesta spune: „Către călătorii de pe Pământ. Nu fiţi îngrijoraţi. Venus seamănă foarte mult cu Pământul vostru. Nu sunt probleme cu oxigenul. Vă doresc o vizită plăcută." Apoi Plateu a citit o scrisoare a împăratului venusian: „Când veţi ateriza, oamenilor voştri li se va pregăti o primire grandioasă."

Ora zece – vedem acum foarte clar o formaţiune de nori roz. Escorta noastră spaţială ne comunică să reducem viteza. Vom ateriza în interiorul planetei. O rază emisă de la sol ne va amortiza coborârea.

Ora unsprezece – am aterizat pe aeroportul spaţial al capitalei Hellitoogg de pe Venus. Mii de venusieni au venit pentru a ne saluta. Părăsim avionul în ordinea gradelor. O persoană care arată ca noi iese în faţă. Se prezintă ca fiind Heetu. Ne dăm mâna, aşa cum este obiceiul la noi. El ne asigură că nava noastră este în siguranţă, în timp ce îl urmăm spre o clădire de pe aeroport, unde ne întâmpină alte persoane."

Membrii echipajului au fost duşi cu maşina magnetică la palatul împăratului unde, într-o sală imensă, erau aşteptaţi de un bărbat în uniformă militară aflat pe un mic podium. Venusienii au îngenuncheat în faţa împăratului înainte ca acesta să se îndrepte spre

vizitatorii ce tocmai sosiseră de pe planeta natală. Coborî de pe platformă, luă mâna comandantului şi spuse: „Vă urez un călduros bun-venit. Fie ca şederea dumneavoastră aici să fie cât se poate de plăcută." Echipajul stătea aliniat pe un singur rând, fiecare membru primind salutul personal al monarhului. Felul cum vorbea în engleză le dădea sentimentul că sunt acasă. După plecarea gărzii imperiale, pământenilor li s-a spus că Venus este una din cele unsprezece planete confederate ale sistemului nostru solar. Pământul încă nu este membru al acestei confederaţii. Fiecare planetă are o monarhie constituţională care se schimbă din patru în patru ani. Se încercase o formă de guvernare republicană, dar preşedinţii deveneau în decursul timpului tot mai corupţi şi nu mai dădeau seamă poporului, aşa că acesta s-a decis pentru întoarcerea la monarhie.

Echipajul de pe zborul 27 a primit camere într-o casă de oaspeţi a guvernului, lângă palat; astfel a luat sfârşit prima zi pe Venus.

A doua zi li s-au dat ghizi care să-i însoţească în călătoriile turistice. Comandantul Richardson a rugat să viziteze oraşul cu maşina, pentru a putea vedea sistemul de transport, magazinele, clădirile etc. Miller îşi luase concediu de la universitatea Columbia. El era interesat în primul rând de istoria venusienilor, precum şi de sistemul solar şi legăturile dintre Pământ şi celelalte planete. Maiorul Lynch studiase medicina şi de aceea avea şi interese corespunzătoare. Aşa a început a doua zi.

Ghidul lui Miller se numea Soakum şi spunea despre el că ar fi în vârstă de două sute de ani. Purta un veşmânt alb şi sandale. Cei doi ajunseră cu maşina la ţară, oprind în faţa unei clădiri uriaşe, de formă ovală. La parter se afla o cameră plină cu cărţi şi suluri scrise din timpuri străvechi. Ghidul, care era mai în vârstă decât Miller, i se adresa acestuia cu „fiul meu". Ce a descoperit Miller, tânărul pământean, nu putea fi categorisit. Ceea ce a aflat acolo contrazicea cunoaşterea sa limitată despre originea Pământului şi a omenirii. A audiat o prelegere în care i s-a predat adevărata poveste a civilizaţiei de pe Pământ, unul dintre detaliile surprinzătoare fiind acela că venusienii sunt urmaşii pământenilor. Discuţia pe care a purtat-o acolo este rezumată în continuare.

Bătrânul a început: „Strămoşii noştri au venit de pe Pământ. Ei au trăit într-un oraş numit Phantuum, care zace sub gheaţa Antarcticii. Ruinele au fost de curând descoperite şi cercetate de savanţii americani, englezi şi canadieni. Acum locul este numit

„Rainbow City". Când polii Pământului s-au deplasat, a dispărut sub apă. Cum continentele au început să sufere transformări drastice, s-a decis să se părăsească planeta. Câţiva oameni din poporul nostru au colonizat interiorul Pământului. Alţii au săpat tunele în mantaua terestră şi şi-au creat o existenţă de sine stătătoare." Propriul său popor, a spus bătrânul, a fost trimis spre Venus. Aceasta a fost prima dintr-o serie de expediţii. Generaţii mai târziu, oamenii de pe Venus călătoreau spre alte planete din Univers. Urmaşii tuturor acestor grupuri au pierdut contactul cu supravieţuitorii de pe planeta mamă, Pământ.

Venusienii nu au pierdut totuşi niciodată legătura cu rudele care au plecat spre interiorul Pământului. Unii dintre ei s-au întors după un timp şi au găsit terenuri noi la suprafaţă, unde s-au aşezat. Dar planeta Pământ, a subliniat Saakum încă o dată, a fost nu doar locul de naştere al strămoşilor săi, ci şi patria mamă a multor alte lumi.

După ce au servit dejunul, şi-au continuat turul clădirii. Documentele venusiene, a spus bătrânul, merg înapoi cu mii de ani.

Miller a întrebat apoi dacă există documente cu privire la Iisus. Bătrânul a răspuns că ar prefera să nu se exprime asupra chestiunilor legate de credinţă. Totuşi, a arătat spre un sul scris afirmând că acolo sunt consemnate poveştile şi adevăratele cuvinte ale lui Iisus. Acest sul a fost adus de mult timp pentru păstrare pe Venus. Ceea ce Miller nu ştia era că şi Vaticanul dispune de un manuscris, scris de Iisus personal, împreună cu nouă apocrife, deci cărţi necuprinse în Biblie, precum şi majoritatea textelor originale.

Mai târziu, bătrânul i-a arătat tânărului Miller documente despre celelalte religii de pe Pământ, precum şi documente americane, inclusiv scrisori ale preşedinţilor sau copii după ziarele cele mai importante; pe scurt, orice faţetă imaginabilă a istoriei Statelor Unite putea fi văzută acolo. Erau prezentate şi masacrele nemiloase comise împotriva indienilor nord-americani.

Războaiele de pe Pământ ocupau un loc important, ca şi bătăliile sau tratatele şi acordurile ce au fost încheiate, respectate sau rupte. În alte încăperi se găseau documente referitoare la medicină, muncă, reforma sistemului penitenciar, ba chiar şi despre execuţii şi condamnări la moarte. Discuţiile cu Miller au durat două zile.

Maiorul Lynch, canadianul, şi-a petrecut timpul cu un medic venusian de prestigiu, doctor al Curţii, care susţinea că ar avea

treizeci şi şase de ani. Pe Pământ vârsta lui ar fi de aproximativ şaptezeci şi cinci de ani. El l-a condus pe Lynch într-o vizită la spitalul său particular din palatul imperial.

Pentru pământean a fost o mare surpriză afirmaţia medicului că specialiştii de pe Venus erau în stare să lecuiască cancerul, arsurile, artrita, ulcerele etc. în mai puţin de douăzeci şi patru de ore.

Dr. Settadors, după cum îl numea maiorul Lynch, l-a luat apoi pe pilot la arhiva de stat şi i-a arătat documentele descriind metodele de vindecare a diferitelor boli, care erau cunoscute deja de mii de ani. Aceste documente s-au aflat iniţial la biblioteca din „Rainbow City" şi pe continentul pierdut Atlantida. Doctorul venusian, care era informat despre progresele medicale de pe Pământ, a spus că Terra e în pragul unor progrese la care până acum nimeni n-a îndrăznit să viseze şi că pământenii ar fi realizat mai mult în două sute de ani, decât venusienii în două mii de ani. Pe de altă parte însă, în opinia sa cel mai mare păcat al lumii ar consta în construirea bombei atomice. Creativitatea omenească n-ar trebui să fie folosită pentru a nimici lumea.

În a treia zi, echipajul zborului 27 a făcut schimb de informaţii, redactând o dare de seamă a vizitei. Fiecare din cei opt membri a povestit despre întâmplările petrecute. Toţi fuseseră însoţiţi în excursiile lor de o altă persoană vorbitoare de engleză. Cele mai interesante li s-au părut tunurile cu laser, care erau folosite la vindecarea oricăror tipuri de boli. Lynch a povestit cum se folosesc în tratamentul fracturilor osoase. Oasele rupte erau îmbinate prin sudare, aşa cum pe Pământ este sudat oţelul. Acest procedeu nu presupune nici o suferinţă şi durează mai puţin de şase ore. Membrele mutilate nu constituiau o problemă, amputările nu erau niciodată necesare. Nu se foloseşte nici narcoza. În loc de aceasta pacientului i se acoperă capul cu un dispozitiv care trimite o rază prin creier. Pacientul devine imun la orice fel de durere, atâta timp cât este necesar. În timpul în care Lynch vizita spitalul, a fost adus un venusian cu un braţ sfâşiat din cauza unui accident de muncă. Partea vătămată a braţului a fost înlăturată şi înlocuită cu un segment nou care a fost sudat de ciot. Un tun laser a reparat nervii secţionaţi şi ţesutul. După operaţie pacientul a fost stropit pe mână cu un material artificial poros, cu o grosime de o jumătate până la un centimetru. Sub această pojghiţă s-a format, după trei până la cinci zile, o piele nouă. Bandajul poros de ghips i-a permis pielii să respire, iar braţului să transpire, în cazul în care era necesar.

Pacientul nu a simţit nici cea mai mică neplăcere. În timpul procedurii i s-au administrat de două ori pe zi razele vindecătoare. Cinci zile mai târziu, bandajul a fost tăiat.

Maiorul Lynch a scris un raport complet, care s-a adăugat la acest jurnal. Ar fi prea mult să parcurgem tot raportul, tocmai pentru că viaţa venusiană este asemănătoare celei de pe Pământ. Dar există câteva aspecte care se deosebesc total de concepţia noastră etică şi morală şi acest lucru aş vrea să-l amintesc puţin aici:

Reproducerea – nouăzeci la sută din fecundări se fac pe cale artificială. Celulele vii, care se extrag de la bărbaţi şi femei, sunt fecundate într-o eprubetă. Ca rezultat al acestei uniri de celule, nu se nasc niciodată bebeluşi malformaţi.

Ereditatea – doar perechile fără însuşiri nedorite au voie să aibă copii. De aceea, trăsăturile negative de caracter nu sunt transmise mai departe. Femeilor şi bărbaţilor criminali nu li se permite să aibă copii.

Sugarii şi copiii – nou-născuţii concepuţi în eprubetă rămân în casa în care s-au născut, unde sunt îngrijiţi de un personal feminin şi de-abia apoi sunt daţi părinţilor. Copiii rămân goi până la vârsta de şase ani. Adulţii care abuzează de copii capătă zece ani de muncă silnică. Copilul sau copiii le sunt luaţi. Părinţii care nu ţin seama de legi primesc în public lovituri cu cureaua. Delictele sexuale sunt necunoscute. Asemenea delicte se datorează ignoranţei, de aceea copiilor li se face de mici educaţia sexuală. Pentru concepţia naturală, pe care părinţii bineînţeles o pot practica, aceştia sunt consultaţi înainte dacă sunt sănătoşi psihic şi fizic. Aceasta este rutina în anumite regiuni. Medicul i-a spus lui Lynch că problema suprapopulaţiei pe Pământ ar putea fi rezolvată, dacă oamenii ar prelua metodele practicate pe Venus.

Alimentaţia – A durat mii de ani până când alimentaţia de pe Venus a fost perfectă. Cultivarea legumelor se face în sere uriaşe. Toate vitaminele necesare sunt introduse în legume pe cale genetică. Plantele sunt cultivate din seminţe perfecte. Legumele sunt recoltate imediat cum s-au copt şi li se stoarce sucul printr-un procedeu secret. Din sucul acesta se fac nişte pastile foarte concentrate care acolo sunt folosite şi ca mâncare. Fiecare pastilă corespunde unui anumit fel de mâncare pământeană. Întreaga mâncare venusiană constă doar din administrarea zilnică a câtorva

pastile. Stomacul şi intestinele venusienilor nu prezintă riscuri de îmbolnăvire şi sunt mult mai mici decât ale pământenilor.

Sexul – infracţiunile legate de sex şi abuzuri sexuale nu sunt o problemă, deoarece educaţia sexuală începe foarte de timpuriu şi este foarte liberă. Lynch l-a întrebat pe venusian de ce e aşa de sigur că sistemul lor ar fi mai bun decât cel de pe Pământ. Doctorul a răspuns: „Oh, am locuit pe planeta dumneavoastră. Am fost patru ani în America şi trei în Europa. Cunosc cauzele problemei dumneavoastră de la sursă."

Universităţile – ca să ajungi la facultate, condiţia este frecventarea unei şcoli care corespunde unui liceu de-al nostru. Durează patru ani. Apoi studenţii trebuie să mai muncească alţi patru ani, până să aibă voie să-şi practice meseria, după care urmează diploma. Doctoratul se obţine mult mai târziu. Nimeni n-are voie să meargă la facultate şi să studieze mai departe înainte de a aduna anumite experienţe practice. De asemenea, sunt verificate şi aptitudinile în ceea ce priveşte activităţile manuale. Copiii sunt supuşi unui test de îndemânare înainte de a părăsi şcoala.

Numele arhitectului-şef pentru clădirile publice era Buccaattos. El le-a prezentat vizitatorilor evoluţia tehnicii de construcţie de pe Venus din epoca „Rainbow City" şi până în prezent.

Toate vehiculele comerciale călătoresc prin coridoare aflate dedesubtul oraşelor. Maşinile particulare călătoresc la suprafaţă. Astfel, autostrăzile nu sunt supraaglomerate. Podelele, pereţii, tavanele clădirilor sunt din amestecuri sintetice, ca şi ţevile, robinetele etc. Suprafeţele exterioare sunt de asemenea acoperite cu un material artificial întărit.

Conform planului, piloţii au petrecut începutul serii confruntându-şi notiţele. A doua zi dimineaţă au vizitat clădirile publice. După-masă au inspectat trupele, iar seara a avut loc un alt banchet dat de conducerea ţării. În timpul vizitelor au purtat sandale, ca şi gazdele. Sandalele, şi nu pantofii, sunt încălţămintea standard pe întreaga planetă Venus. Când plouă, toţi umblă desculţi. La vizita de la primărie, primarul H. V. Heelleennstinne i-a înmânat comandantului cheia de aur a oraşului.

O parte interesantă a turului au constituit-o roboţii folosiţi pentru lucrările publice. Ei fac orice fel de muncă, în funcţie de ce li se ordonă – nu contrazic niciodată. O maşină principală dă comenzile, iar acestea sunt îndeplinite de alte maşini. Străzile şi tunelele sunt construite automat de aceşti roboţi electronici.

La ora paisprezece pământenii au fost din nou oaspeţii împăratului şi au asistat la o nouă paradă în faţa palatului. Majestatea sa a sosit la locul paradei călare pe un cal alb. La ora cincisprezece împăratul s-a ridicat de pe tron pentru a saluta miile de soldaţi în marş. Fiecare purta o uniformă argintie, pantaloni strâmţi şi cizme argintii înalte. Coifurile lor aminteau de cele germane din Primul Război Mondial. Fiecare soldat purta o armă laser asemănătoare ca formă cu o puşcă.

Împăratul a ţinut un discurs trupelor sale: „Soldaţi ai planetei Venus! Avem azi onoarea să primim ca oaspeţi opt piloţi viteji de pe planeta Pământ. Aceşti oameni au avut curajul să vină într-un ţinut necunoscut, la fel ca şi strămoşii noştri acum câteva mii de ani, când au părăsit Pământul, pe care îl credeau pe cale de dispariţie, pentru a începe reclădirea unei noi civilizaţii pe Venus. Aceşti oameni au venit pentru a cerceta din nou spaţiul cosmic."

Ziua următoare era destinată timpului liber. Fiecărei persoane i s-a dat o maşină şi un şofer şi au putut călători unde voiau.

În a cincea zi petrecută pe Venus, cei din echipajul zborului 27 s-au sculat foarte devreme. Toţi aveau un respect deosebit pentru această civilizaţie, despre care comandantul Richardson spunea că ar fi înaintea noastră cu aproximativ o mie de ani. Deja de la ora patru dimineaţa se aflau toţi în avionul gata de decolare. O rază de presiune de pe Venus le-a oferit acceleraţia necesară, aşa încât nu era nevoie să înconjoare planeta pentru a ieşi din câmpul gravitaţional. O oră mai târziu se aflau deja departe în Univers.

Din jurnal aflăm:

„Ora şase – viteza avionului nostru este incredibilă. Dar totuşi avem sentimentul că stăm pe loc. Comandantul le comunică oamenilor că îi aşteaptă o escortă de onoare formată din unsprezece nave spaţiale. La ora şapte dimineaţa viteza încă mai creştea. Comandantul a anunţat că la prânz vor ateriza pe baza militară aeriană Andrews.

Ora zece – vedem planeta noastră. Ce minunată este totuşi! Într-o oră vom intra în atmosferă. Când ne apropiem la o sută de mii de kilometri, escorta ne semnalizează că ne părăseşte. Însoţitorii noştri clipesc cu luminile şi rămân în urmă. Ne luăm la revedere de la noii noştri vecini din sistemul solar. Când ne-au părăsit, am avut un sentiment de tristeţe pe care nu-l mai trăiserăm înainte.

Ajungem acasă cu gândul că am realizat ceva nemaipomenit. Suntem cuprinşi de o mare bucurie.

Ora unsprezece – viteza s-a redus simţitor. Suntem din nou în propria atmosferă. În fine, din nou acasă!"

Aici se încheie rezumatul acestei aventuri americane. John îmi face imediat şi un comentariu: „Această informaţie, foarte prescurtată, am găsit-o în jurnalul de bord al expediţiei, pe care am avut voie să-l cercetez cu acordul unei comisii guvernamentale despre care nu pot oferi detalii. Jumătate din conţinutul acestui jurnal de bord se ocupă numai cu viaţa de pe Venus. În plus, am mai întrebat doi oameni care au făcut parte din echipajul zborului spre Venus."

„Ceea ce sare în ochi", i-am explicat lui John, „este descrierea locuitorilor de pe Venus, în comparaţie cu cei din Aldebaran – asemănările sunt evidente. Se pare că aici există o legătură de rudenie."

„Şi eu văd lucrurile la fel. Sunt de părere că venusienii, respectiv ex-pământenii, au venit şi ei din afara sistemului nostru solar, unde este limpede că multe planete sunt locuite de oamenii cu pielea deschisă – de exemplu, cei de pe Aldebaran, Pleiade, Andromeda, Sirius şi altele."

Capitolul 20
Prăbuşiri extraterestre

Bineînţeles că sunt de aceeaşi părere cu John, că pentru noi, oamenii, diversele comportamente de pe Venus par a fi străine. De exemplu, reproducerea prin fecundare artificială sau faptul că copiii cresc primul an fără părinţi. Este de presupus că au motivele lor întemeiate pentru a proceda astfel, totuşi deocamdată n-aş putea să-i imit. Nici John nu-mi poate oferi răspunsuri logice şi observă că aceste informaţii le-a găsit aşa în jurnalul de bord.

Poate că nou-născuţii sunt crescuţi cu mai multă dragoste în maternităţi decât putem noi să ne închipuim? Cine ştie?

John îmi întrerupe din nou gândurile. „Venusienii au mai fost o dată doborâţi de americani imediat după al Doilea Război Mondial. Este clar că atacul a fost comis de o unitate care nu fusese implicată în păstrarea secretului."

„Despre ce doborâre vorbeşti?" l-am întrebat curios.

„Cazul căpitanului Mantell, din 1948."

„Ce?" mă îndoiesc de această afirmaţie. „Mantell? Dar el însuşi a fost doborât de un OZN!"

„Este adevărat, dar asta este doar jumătate de poveste. Lasă-mă să-ţi spun pe scurt restul. Versiunea oficială nu afirmă decât că Mantell a fost doborât pe 7 ianuarie 1948 de un OZN deasupra aerodromului Godmann din Kentucky. Se mai menţiona pur şi simplu că rămăşiţele sale pământeşti au fost păstrate şi îngropate în cadrul unei ceremonii militare. Asta este tot."

Dar istoria veteranului de război în vârstă de douăzeci şi cinci de ani nu se încheie nici pe departe cu înhumarea rămăşiţelor sale pământeşti. De abia de aici începe povestea adevărată.

Cu câteva secunde înainte de a fi doborât, căpitanul Mantell a reuşit, trăgând câteva lovituri, să nimerească aparatul extraterestru. O dată cu bombardierul P51 al lui Mantell a căzut şi OZN-ul, la o distanţă de aproape cinci kilometri de aeroportul unei baze militare, unde fusese interceptat şi avariat.

Povestea s-a desfăşurat cronologic astfel: turnul de control de pe aeroportul Godmann a anunţat mai întâi apariţia unui obiect ce n-a putut fi identificat pe radar. Între timp, o formaţie de avioane a gărzii naţionale efectua un zbor de rutină deasupra regiunii. Escadrila era condusă de căpitanul Thomas J. Mantell. Acestuia i

s-a ordonat să vadă despre ce este vorba şi, dacă este nevoie, să ia măsuri. Ajuns la o înălţime de aproximativ două mii şase sute de metri, căpitanul Mantell a raportat prin staţie că deasupra lui ar pluti un obiect de formă rotundă şi foarte deschis la culoare. Pilotul a menţinut contactul cu turnul în timp ce obiectul se deplasa la aproximativ cincisprezece metri sub el; ulterior, a ajuns în dreptul său, zburând paralel, după care a plutit silenţios spre tribord. În interiorul obiectului cu o mărime de circa zece metri, Mantell a văzut trei făpturi care îl observau prin hublou.

OZN-ul a urcat apoi la o înălţime de zece mii de metri, cu o asemenea viteză încât căpitanul n-a fost în stare să-l ajungă din urmă şi să-l urmărească. Mantell a reuşit în ultimul moment să mai tragă câteva salve spre obiect, după ce, în încercarea sa zadarnică de a depăşi OZN-ul a devenit din vânător, vânat, acesta schimbând brusc direcţia cu o viteză incredibilă, aproape sinucigaşă; apoi s-a oprit brusc în aer, încât Mantell era să intre în el.

Dintr-o dată, aparatul străin se năpusti spre pământ. Căpitanul Mantell făcu un luping şi zbură direct în jos. Turnul a urmărit această vânătoare sălbatică pe radar. În timp ce OZN-ul cobora vertiginos cu P51 în spatele lui, oamenii au văzut un fulger orbitor, ca şi cum o încărcătură de dinamită ar fi fost aruncată în sus spre bombardier. Avionul s-a spulberat şi s-a sfărâmat pe latura unui munte la aproximativ opt kilometri în afara localităţii Franklin din Kentucky.

Ziua era foarte înnorată, ceaţa reducând destul de mult vizibilitatea. Echipajele de pe sol care au observat fulgerul luminos ce lovise bombardierul P51 au dat alarma, ivindu-se imediat camioanele de asistenţă. În acelaşi moment, aparatul străin a căzut la pământ. Un căpitan din aviaţia militară şi un fotograf au alergat spre poartă în direcţia OZN-ului prăbuşit. Când au ajuns la locul accidentului, fotograful, care avea un teleobiectiv, a făcut poze şi bombardierului P51, care zăcea la oarecare distanţă. Mai aproape, OZN-ul se prăbuşise la sol ca o minge de foc. Lumina puternică pe care o emana a permis echipelor de salvare şi fotografului să localizeze exact locul căderii.

Echipa de contraspionaj a aviaţiei militare a ajuns prima la locul unde căzuse Mantell. Avionul se sfărâmase în mii de bucăţi. Nu se observa nici un incendiu şi nici miros de carne arsă sau de material ars. L-au găsit pe căpitanul Mantell, care încă mai purta

casca, uniforma şi cizmele. Când i-au scos hainele, au constatat că aveau în faţa lor un schelet întreg din cap până în picioare. Rămăşiţele pământeşti au fost aduse pentru identificare şi autopsie la laboratorul aviaţiei militare. Scheletul defunctului căpitan Mantell a fost aşezat într-un container sigilat şi dus în apropiere la un antreprenor de pompe funebre, care la rândul său l-a aşezat într-un coşciug sigilat.

Povestea doborârii OZN-ului are un alt sfârşit. În timp ce fotografii făceau poze cu prăbuşirea, au constatat că incandescenţa pe care o văzuseră înainte la OZN a dispărut. Uşa s-a deschis şi trei făpturi au ieşit cu mâinile sus. Culoarea feţei avea o nuanţă albicioasă. Erau destul de înalţi şi aveau o frunte cam îngustă. Piloţii au alergat cu pistoalele scoase spre OZN. Deodată, una dintre făpturi a spus într-o engleză perfectă: „Nu vă facem nici un rău. Am venit cu gânduri paşnice."

Fotograful a început să ia imagini ale aparatului pe dinăuntru şi pe dinafară. Extratereştrii au fost duşi la bază. Gărzilor complet derutate li s-a spus să-i lase pe piloţi şi pe extratereştri să intre fără să le ceară actele. Trei zile mai târziu, extratereştrii încă mai erau cercetaţi în clădirea administraţiei de o echipă a serviciului secret al aviaţiei militare. Ei au spus o poveste ciudată: veneau de pe Venus, planeta principală a sistemului solar. Alte OZN-uri de pe Pluto, Saturn, Marte etc., au aterizat de asemenea pe Pământ, pentru a observa dezvoltările militare ale omenirii. Nu aveau intenţii duşmănoase. Doreau să observe doar progresul omenirii în ceea ce priveşte călătoriile interplanetare şi războiul atomic. Pericolul unei conflagraţii face ca planeta noastră să fie ţinută mereu sub observaţie. Când au fost atacaţi de P51, nu au iniţiat nici un fel de ripostă. Ba mai mult, avionul lor era astfel programat încât să se apere automat de orice duşman agresiv. Fiinţele asemănătoare oamenilor au subliniat că regretă foarte mult moartea pilotului.

Aviaţia militară nu ştia ce să facă cu aceşti musafiri neaşteptaţi, care într-adevăr intraseră în spaţiul aerian american numai pentru a observa. În timp ce radarul bazei militare cerceta cerul, s-au descoperit şi alte nave spaţiale care pluteau la altitudine mare. S-a ajuns la concluzia că ar putea fi foarte periculos să-i acuzi pe extratereştri de crimă. Cei trei extratereştri au fost închişi, după cum era obiceiul, într-un post de gardă. În a doua noapte, problema de etică s-a rezolvat de la sine: ei au dispărut. La o

verificare rapidă a poliţiei militare s-a constatat că uşile celulelor erau închise, iar gratiile de la ferestre erau intacte. Nu se putea vedea nici o gaură în pereţi.

În mai puţin de o oră a venit şi răspunsul. Pe telex a sosit un mesaj recepţionat concomitent atât de turnul de control, cât şi de camera de comunicaţie. Suna aşa: „Noi suntem însoţitorii avionului pe care l-aţi doborât. Regretăm că pilotul dumneavoastră a decedat. Acest lucru nu a fost intenţionat. Ca să se evite alte pierderi omeneşti, îi sfătuim pe piloţi să nu tragă asupra navelor noastre. Tocmai i-am eliberat pe oamenii noştri care au fost închişi de voi. Am făcut aceasta printr-o metodă care deocamdată vă este necunoscută. La timpul potrivit, după ce vom fi prieteni, vă vom comunica cum este posibilă o astfel de evadare. Suntem aici doar pentru a observa. Nu dorim să vă producem vreo pagubă. Încă o dată: ne pare rău că pilotul dumneavoastră a murit. Regretăm într-adevăr sincer acest lucru."

La momentul dispariţiei extratereştrilor, câţiva martori au făcut o observaţie ciudată. Iată relatarea lor: „Un obiect zburător neidentificat mare cam de o sută de metri a coborât şi a plutit deasupra postului de gardă. Din obiect a ieşit brusc o rază de lumină albă cu un contur verzui. Pe această rază sau în interiorul ei, cei trei extratereştri au fost absorbiţi în sus, până la navă, prin tavanul postului de gardă."

Aşa eterice cum păreau să fie aceste fiinţe în momentul evadării, ele prezentau clare trăsături omeneşti. Forma corpului era umană, trăsăturile feţei orientale, degetele lungi şi subţiri, înălţimea de aproximativ un metru nouăzeci până la doi metri, aspectul tineresc. Cât timp au stat în detenţie au cerut apă în care câteodată au introdus pastile roşii sau albe. Au folosit toaleta la fel ca oamenii. Asta nu era de mirare, deoarece susţineau că strămoşii lor plecaseră de pe Pământ cu mult timp în urmă.

Aşa se încheie „cazul Mantell". Imediat a început o corespondenţă oficială intensă între baza militară, Pentagon şi alte birouri ale bazelor militare aeriene „Maxwell" şi „Wright Patterson", unde a fost în fine adusă nava venusiană. Peste două mii de rapoarte au fost transmise între birouri de colo-colo. După „cazul Mantell", serviciul secret al aviaţiei militare s-a întrebat de ce extratereştrii nu şi-au luat aparatul înapoi, aşa cum făcuseră cu oamenii lor. Răspunsul l-au primit ani mai târziu.

Versiunea pentru public a fost următoarea: în primul rând, pilotul şi-a pierdut cunoştinţa din cauza lipsei de oxigen. În al doilea rând, obiectul urmărit de Mantell era un „Sky Hook", un balon meteorologic, care fusese înălţat în acea zonă.

„Mda, mereu aceste baloane, care zboară peste tot", îi dau eu dreptate lui John, care avea o expresie elocventă când a rostit ultima propoziţie. „De unde ai informaţiile despre cazul Mantell?"

„Pe lângă discuţia cu un ofiţer al aviaţiei militare care a fost atunci de faţă, am mai primit şi cincizeci de pagini de acte doveditoare din arhiva naţională; din păcate, microfilmele care mi s-au trimis prin poştă, fuseseră cu siguranţă expuse la lumină înainte, deoarece erau practic inutilizabile. Plângerile mele au rămas fără răspuns."

„M-ar fi mirat foarte mult să fie altfel."

„Ne-au mai vizitat şi alţi extratereştri, şi care nu arată ca venusienii sau aldebaranii", spuse John ridicând din sprâncene.

„Asta îmi este şi mie clar. Nu mai târziu de Roswell ne-am confruntat şi cu mici spaime."

„Ah, Roswell, zise John dând dispreţuitor din mână, subiectul ăsta s-a tot tratat pe larg. Ai auzit de prăbuşirea de la Farmington?"

„Încă nu, dar presupun că în zece minute o să aflu", îi răspunsei puţin cam obraznic.

„Corect. În seara de 16 ianuarie 1955, în apropiere de Farmington, statul New Mexico s-au prăbuşit trei nave spaţiale venite din afara sistemului nostru solar. Prăbuşirea lor a generat o minge de foc care a fost văzută pe un perimetru de patruzeci de kilometri de sute de persoane. Totuşi, astăzi doar puţini americani din cercurile militare mai ştiu ceva precis despre acest accident muşamalizat.

Cele trei nave spaţiale intergalactice, cu cele douăzeci şi opt de fiinţe care erau la bord, au adus dovada cea mai convingătoare că omenirea nu este singură în univers şi că Pământul e observat de invadatori „care arată altfel". Această constatare a fost foarte dezamăgitoare pentru savanţii pământeni, căci, fără îndoială, aici era vorba despre un aparat care părea să vină din viitorul îndepărtat. La aproximativ şapte sute de kilometri de locul accidentului, o echipă de specialişti în comunicaţii sub numele de acoperire „Bootstrap", având un echipament foarte modern, a început în seara zilei de 17 ianuarie 1955 să ţină sub observaţie manevrele armatei.

Când obiectul s-a prăbuşit la sol, el a alunecat, s-a rostogolit şi a lăsat o urmă cu o lungime de un kilometru. Două ore mai târziu, în apropierea locului prăbuşirii au apărut, la ordinul bazei aviaţiei militare de la Offutt, observatori ai „operaţiunii Bootstrap", care între timp se transformaseră într-o echipă de comunicaţie şi salvare. Ei erau convinşi că obiectul era un avion militar prăbuşit în care se aflau fie echipamente secrete sau militari de rang superior, fie persoane civile. Echipa a venit într-un jeep şi cu un camion, membrii săi fiind dotaţi cu muniţie de luptă.

Atunci s-a întâmplat încă o dată ceva neaşteptat. O patrulă a poliţiei rutiere a anunţat prin staţie prăbuşirea altui aparat în aceeaşi zonă, petrecută în jur de ora paisprezece.

În dimineaţa zilei de 18, la opt şi jumătate, echipa a ajuns la locul accidentului. În timp ce maiorul care deţinea comanda încerca să-şi croiască drum printre resturile epavei, un alt „meteorit" a venit deodată de sus direct deasupra lor. Toţi priveau fascinaţi la căderea aparatului. Al treilea obiect a făcut o crevasă în deşert şi s-a îngropat într-un nor uriaş de nisip şi praf. Când echipa s-a apropiat de locul ultimului accident, a realizat repede că nu era vorba despre un avion convenţional, nici de un meteorit. Ceea ce au văzut soldaţii erau trei obiecte neidentificate, cu aceeaşi construcţie, amintind de o farfurie. Pe când echipajul „Bootstrap" începea să cerceteze zona, unii dintre privitori s-au apucat să lovească obiectele cu unelte şi pietre, unul trăgând chiar cu puşca asupra aparatului. Cei zece bărbaţi din echipa de salvare au intervenit, iar curioşii s-au retras când aceştia şi-au scos armele. Maiorul avea un sentiment de nelinişte, fiind de părere că în interiorul obiectelor s-ar putea afla viaţă inteligentă. Pe pereţii exteriori ai aparatului au fost montate microfoane foarte sensibile, dar dinăuntru nu s-au auzit zgomote sau voci.

Privind printr-o gaură cu un diametru de aproximativ douăzeci de centimetri, maiorul a putut vedea interiorul distrus, precum şi două cadavre carbonizate pe scaunele arse. În fine a fost găsită o uşă cu o mărime de un metru şi jumătate, care de afară era total invizibilă. Au reuşit să o deschidă. Când a păşit în interiorul navei, maiorul a constatat că pasagerii decedaseră din cauza unui jet de flacără. Oare extratereştrii au ajuns deasupra Pământului fiind absorbiţi de vârtej gigantic sau au fost victimele unei coliziuni cu o antenă verticală? Nu se ştia.

Mai întâi au fost scoase cadavrele şi împachetate în saci de plastic. Trupurile carbonizate aveau o înălţime de circa optzeci de centimetri. Unul dintre ele era cu mult mai înalt, înjur de un metru treizeci. La autopsie, greutatea a fost apreciată la aproape cincizeci de kilograme. Mâinile cadavrului se mai aflau în mănuşi, dar căştile, care erau din sticlă, nu au rezistat la impact. La o cercetare amănunţită, s-a dovedit că o tastă din apropierea gulerului deschidea automat costumul spaţial format dintr-o singură piesă. Corpurile extratereştrilor morţi aveau un haló auriu. Părul era negru, ochii lor aveau un aspect oriental şi nu aveau iris. Picioarele erau fine şi neobişnuit de lungi, la fel ca şi degetele. Atât mâinile cât şi picioarele aveau câte cinci degete, toate cu unghii. În repaus, organele genitale se aflau în cute sub piele.

Maiorul a descoperit din pură întâmplare intrarea spre interiorul navei când mâna sa a atins un dispozitiv de declanşare în timp ce pipăia partea interioară a hubloului. Va urma o altă coincidenţă fericită. Unul din oameni a început să se joace cu dispozitivele de control ale obiectului zburător. Văzându-l, maiorul a alergat repede spre el, ca să împiedice un posibil accident.

Din întâmplare, comandantul a dat peste o uşă ascunsă care prin apăsare se deschidea cu uşurinţă. Uşa mare pătrată, de aproximativ trei metri, era la fel de invizibilă ca toate celelalte din exteriorul şi interiorul OZN-ului, neputându-se identifica fante sau clanţe. În spatele uşii a găsit un inel dintr-un fel de cristal cu diametrul de aproximativ douăzeci şi cinci de centimetri şi o grosime de circa şapte centimetri. Maiorul îşi aminteşte că pe tavan era un desen puţin vizibil, cam de aceeaşi mărime cu inelul. Când a vrut să pună inelul în orificiu, el a fost atras ca de un magnet. Oamenii care cercetau obiectul zburător nu erau pregătiţi pentru ceea ce avea să se întâmple. Când inelul a fost întors cu circa patruzeci de grade în sensul acelor de ceasornic, s-a debranşat câmpul magnetic ce asigura consistenţa navei, astfel că aceasta s-a desfăcut în nouă părţi separate, ca nişte petale. S-a stârnit un haos general. Oamenii s-au împiedicat şi au căzut între părţile dezlipite, în timp ce alţii care rămăseseră afară au rupt-o la fugă panicaţi. În afară de nişte contuzii şi zdrelituri, nu a fost nimeni rănit. Nava era complet dezmembrată. Numai partea din mijloc rămăsese întreagă. Era în formă de cilindru, avea un diametru de aproximativ un metru şi o înălţime tot de un metru. Manifesta o anumită

reactivitate, constatându-se mai târziu că era vorba de sursa de energie pentru câmpul de forţă antigravitaţional al navei.

În spaţiul de depozitare al navei s-au găsit costume spaţiale, batoane de hrană, piese de schimb, medicamente şi hărţi cu însemnări pe care oamenii nu le-au putut identifica.

Aviaţia militară a realizat că era vorba despre o navă spaţială ce nu provenea din sistemul nostru solar. Hărţile găsite arătau poziţia planetei natale într-o parte îndepărtată a Căii Lactee sau posibil într-o altă galaxie, însă coordonatele stelare nu au putut fi descoperite. Misiunea acestui aparat şi a navei sale purtătoare consta, evident, în a cartografia Pământul şi a transmite datele bazei de origine. Oamenii au găsit hărţi unde erau însemnate peisaje ale Pământului foarte amănunţit cu râuri, munţi etc. Pe hărţi pătrate, confecţionate dintr-o substanţă metalică, au găsit desene cu liniile câmpului magnetic terestru, în contrast cu metodele cartografice pământene care împart geoidul în meridiane şi paralele.

Nava extraterestră avea un diametru de nouă metri şi o grosime de trei metri. Latura inferioară era puţin concavă, cu trei bolţi ce făceau între ele unghiuri de o sută douăzeci de grade, constituind trenul de aterizare. Construcţia amintea oarecum de o lanternă, doar că marginea inferioară era prelungită spre exterior.

A treia zi de la sosire, echipa de salvare a început cu cercetarea celei de-a doua nave. Aceasta semăna cu o farfurie, avea un diametru de doisprezece metri şi acelaşi tip de tren de aterizare. Echipajul a asigurat partea exterioară cu saci cu nisip şi a întors inelul în sus spre mijloc. Din nou nava s-a desfăcut în nouă părţi egale, în timp ce partea din mijloc stătea drept pe pământ.

Înăuntru s-au găsit alte patru cadavre carbonizate, care au fost şi ele puse la păstrare în saci de plastic. Cele patru trupuri au fost aşezate lângă cele ale camarazilor decedaţi din prima navă. Acum erau prezenţi mai mulţi experţi în medicină, tehnică şi ştiinţe. Navele mai mici şi conţinutul lor au fost ambalate cu grijă împreună cu cadavrele, încărcate cu ajutorul macaralelor pe sisteme de transport al greutăţilor mari şi duse la baza aviatică Wright Patterson din Dayton, Ohio. Acolo au fost adăpostite în hangarul 18. Departamentele de cercetare şi dezvoltare din cadrul forţelor aeriene au preluat investigaţia sub ochii vigilenţi ai „comandamentului tehnic de spionaj al aviaţiei militare."

La bazele Offutt şi Wright Patterson au fost adunaţi şi au depus jurământul experţi din toate domeniile de pe tot cuprinsul Statelor Unite, care s-au străduit să înţeleagă importanţa acestor vizitatori extratereştri şi să compare nivelul tehnologic al SUA cu acela al navei străine.

Echipa de experţi a crescut treptat la aproximativ o sută cincizeci de persoane. Cea mai mare navă, care avea un diametru de circa treizeci de metri, a fost pusă acum sub lupă în mod temeinic. Ca şi celelalte, era gri. Nu s-a găsit nici o deschizătură şi din nou s-a constatat că inelul magnetic era mijlocul de a deschide nava, care s-a desfăcut ca şi celelalte. Miezul sistemului antigravitaţional de propulsie avea o înălţime de trei metri şi un diametru tot de trei metri. Radioactivitatea sa era mai crescută decât la celelalte nave, astfel că s-a folosit un ecran din cupru pentru a acoperi miezul.

În aparat s-au găsit douăzeci şi două de cadavre carbonizate. Din punct de vedere funcţional nava era la fel ca celelalte două mai mici. Era echipată cu tunuri laser ucigătoare şi probabil că fusese atinsă de o altă navă cu o putere de foc superioară. Dacă aşa a fost cazul, înseamnă că la fel fuseseră doborâte şi celelalte două.

În afară de asta s-au mai descoperit cambuze, dormitoare şi băi. Tabloul de bord avea optzeci şi una de taste, ordonate în grupe de câte nouă. În plus mai existau alte nouă discuri la îndemâna pilotului şi navigatorului.

Aceste discuri prezentau adâncituri mici pentru a fi acţionate uşor cu vârful degetului. Dacă adâncîturile erau apăsate în diferite combinaţii, se pare că trimiteau comenzi rapide diferitelor sisteme electrice. Experţii SUA s-au întrebat dacă degetele extratereştrilor erau destul de mobile pentru a acţiona aceste sisteme, de aceea le-au cercetat mâinile. Degetele puteau fi îndoite înainte şi înapoi la un unghi de o sută optzeci de grade. Întregul echipaj extraterestru prezenta această ciudăţenie fizică. Cercetătorii au confirmat de asemenea că anumite aparate de navigaţie reacţionează la modul de gândire al celui care îl pilotează.

Fiecare extraterestru avea patru plămâni care se puteau comprima la un moment dat permiţând adaptarea la atmosfera terestră. Sângele lor avea o culoare maronie şi era mai vâscos decât al nostru. La autopsie s-a dovedit că în lumea lor ei respiră probabil un amestec de aer care conţine mai puţin oxigen decât

cel de pe Pământ. Partea centrală a ochiului este colorată uniform în maro. Irisul este ascuns de straturile exterioare. Se pare că aceste fiinţe erau în stare să privească direct la Soare fără a-şi periclita ochii. De asemenea, puteau vedea prin întunericul spaţiului cosmic. Corpurile au fost dezbrăcate şi introduse în alcool. Membrii grupului semănau aşa de mult între ei, încât păreau clonaţi. Dacă ar fi fost văzuţi alergând de-a lungul străzii, probabil că n-ar fi putut fi deosebiţi. Fiecare părea a avea douăzeci şi cinci de ani.

Pe navă s-au descoperit batoane din hrană concentrată, fiecare cu o lungime de patru centimetri. Unul dintre ele a fost aruncat din greşeală într-o găleată cu apă, dizolvându-se imediat. Aroma amintea de esenţa de vanilie. Apa bolborosea şi spuma a trecut de marginea găleţii. Rezultatul a fost o cocă foarte gustoasă, care a umplut o găleată de şaizeci de litri. Echipa de salvare a numit mixtura „mana cerească a pustiului". Mai târziu s-a descoperit că un baton mic putea ţine trează o persoană cel puţin trei zile fără ca aceasta să simtă nevoia de a dormi. În decursul a două săptămâni cercetările au fost încheiate.

În ianuarie, participanţilor adunaţi la congresul desfăşurat în centrul subteran de comandă al bazei aeriene Offutt, senatori şi militari cu grad înalt, li s-a înmânat un raport. De asemenea, li s-au prezentat cadavrele şi filmele, precum şi graficele şi alte date. Expunerea au realizat-o aproape douăzeci de experţi tehnici, care au fost adunaţi în cursul a cinci ore. Căpitanul James Ruppolt, care conducea „oficial" proiectul „Blue Book" şi care era la curent cu observarea OZN-urilor, a fost dezamăgit de rapoartele provenind de la prima sursă şi de atâţia martori de încredere.

Prin înţelegerea celor prezenţi şi cu acordul preşedintelui Eisenhower „incidentul de la Farmington" a fost pus sub pecetea tainei. Poziţia oficială faţă de observarea OZN-urilor şi a întâlnirilor cu extratereştrii era de acum următoarea: aşa ceva nu există. Cu toate acestea, s-a început imediat să se evalueze tehnologia extraterestră şi să se compare cu stadiul tehnicii din Statele Unite.

Puterea sau slăbiciunea unei ţări depind, până la urmă, de oamenii care locuiesc în ea. Poziţia oficială a aviaţiei militare era că poporul american nu ar înţelege că fiinţele de pe alte planete, aflate la o distanţă de ani-lumină de Pământ, au venit la noi pentru a ne spiona în secret.

În timp ce cazul prăbuşirii Farmington a fost închis în mod oficial, serviciul secret al aviaţiei militare a început să strângă filme şi benzi audio înregistrate la locul accidentului. În ziare apărea un raport scurt despre cele întâmplate. Persoanele care discutau prea mult despre acest lucru erau intimidate, iar chestiunea a fost îngropată acolo unde a început – în New Mexico.

Din 1955 „secretul" a ajuns să fie cunoscut, prin depoziţii scrise sau orale, în diferite cercuri ştiinţifice, medicale sau tehnice. Se apreciază că astăzi circa o mie de oameni sunt informaţi despre aterizarea forţată a celor trei aparate extraterestre.

Vreau să mai amintesc despre alte episoade care, după părerea mea, sunt precis la fel de puţin cunoscute. În decurs de trei ani s-au anunţat sute de apariţii de OZN-uri în diferite ţări, dar acestea nu sunt nimic în comparaţie cu întâlnirile dintre americani şi extratereştri. Între timp, multe autorităţi au ajuns la părerea că publicul trebuie să fie atenţionat treptat despre prezenţa frecventă a extratereştrilor, pentru a împiedica o isterie în masă. Unii extratereştri care ne vizitează vor, pe de altă parte, ca prezenţa lor să fie cunoscută. Ei sunt probabil avangarda unui mare număr de fiinţe inteligente din întreg cosmosul, care au intenţia ca până la sfârşitul acestui secol să faciliteze o comunicare cu oamenii.

De aceea este necesară o scurtă menţionare a următorului caz, care confirmă prezenţa fiinţelor extraterestre ce observă de mult timp instalaţiile militare ale pământenilor. Episodul s-a petrecut în anul 1958 în apropiere de orăşelul Irrigon, situat pe râul Columbia în Oregon. Nava spaţială prăbuşită şi echipajul ei au fost „prinşi" şi transportaţi la „Umatilla Army Depot", o cazarmă mică în apropiere de baza aeriană Fairchild din Tacoma. Mai târziu nava a fost transportată la Comandamentul aerian strategic de la Offutt.

Când s-a intrat în nava spaţială nu au fost găsiţi oameni sau umanoizi, ci doar roboţi care se aflau la comenzi. Cum nu s-a reuşit să li se scoată capetele cu mijloace convenţionale, s-a încercat transportarea unui robot în altă parte, ridicându-l de picioare şi de „ceafă". Unul din braţe s-a mişcat, în partea din spate a capului ieşind la iveală un mecanism care a eliberat „creierul" maşinăriei. Ochii roboţilor constau din sute de senzori de lumină care trimiteau semnale computerului din zona pieptului. Imediat ce impulsurile de la fotometru – ochi – intrau în computer, acesta trimitea ordinele corespunzătoare braţelor, picioarelor, degetelor şi capului

şi le transmitea ce paşi trebuie urmaţi pentru a manevra nava. Apoi, rezultatele acţiunilor erau introduse într-o bază de date şi retransmise computerului sau „creierului" pentru alte ordine. Picioarele şi mâinile roboţilor aveau doar trei degete. Nava spaţială era condusă de trei astfel de maşinării şi avea sarcina să cartografieze planeta. Din cei patru roboţi care au fost găsiţi după prăbuşire la Irrigon, doar unul era intact.

Cercetătorii de pe Pământ sunt acum convinşi că tehnologia unei planete se deosebeşte fundamental de cea a alteia. Astfel, de exemplu, o navă purtătoare care se afla pe cer în ziua prăbuşirii „roboţilor" a fost folosită pentru a pune în aplicare planul de supraveghere a Pământului şi de prelucrare a informaţiilor de la navele însoţitoare, care survolau diferite zone militare ale Statelor Unite. Un inginer care s-a grăbit să ajungă la Irrigon era de părere că nava produsese un vârtej magnetic de douăzeci şi patru de mii de kilometri la oră, dar nu toată lumea a fost de acord cu această idee. Aterizarea dezastruoasă a acestei nave spaţiale provenite de pe o planetă necunoscută a fost raportată de aviaţia militară ca fiind prăbuşirea unui meteorit, cu toate că pe radar s-a văzut că OZN-ul a făcut o întoarcere de nouăzeci de grade şi că apoi a fost urmărit de un alt obiect înainte de a pierde controlul şi a cădea la sol.

De când s-a descoperit primul OZN, în America au căzut cel puţin zece nave spaţiale extraterestre. Şi în afară de roboţi au fost ascunse cel puţin patruzeci de cadavre cărora li s-a făcut autopsia. Rapoartele referitoare la aceste chestiuni se găsesc în marea bibliotecă de la sediul CIA din Arlington, Virginia."

„De unde ai informaţiile despre acest incident?"

„Am cercetat sute de cazuri de apariţii ale OZN-urilor, respectiv extratereştrilor din diferite surse, inclusiv documente ale marinei şi aviaţiei militare. Cât despre maiorul pomenit în episodul de la Farmington, este vorba de un ofiţer pensionat al aviaţiei militare care astăzi trăieşte în Tampa Bay, Florida şi cu care am vorbit personal."

„Mai am puţin şi mi se face pielea de găină", am spus. „Tocmai mi-a venit o idee! Faptul că OZN-urile se desfac în formă de floare îl ştiu de la un alt caz – prăbuşirea din Lesotho din 1995."

„Prăbuşirea din Lesotho?" se uită John la mine încreţindu-şi fruntea.

„Da. Se presupune că la 15 septembrie 1995 un OZN nepământean cu fiinţe străine la bord a căzut în ţinutul muntos al statului Lesotho. Printr-o sursă a serviciului secret sud-african s-a obţinut accesul la un document militar catalogat ultrasecret din care s-a extras următoarea relatare: în ziua respectivă, fermierul negru Peter Lachasa a raportat poliţiei din Leribe că în jurul orelor 22.20, o farfurie zburătoare aflată deasupra fermei sale s-a prăbuşit la doisprezece kilometri vest de râul Madibamatso. Martorii prăbuşirii spun că obiectul a explodat ca urmare a impactului cu solul, în timp ce emitea o serie de fulgere luminoase. După cum susţin martorii principali, dinspre obiect s-a auzit un zgomot puternic de natură electronică, apoi lumina de care era învăluit s-a stins, apariţia căpătând o culoare gri-închis. Un câmp intens de căldură a înconjurat nava, ceea ce a făcut imposibilă o primă cercetare. Poliţiştii Thobo şi Nandi, care au ajuns la locul accidentului la ora 22.34, au constatat că obiectul avea o lăţime de optsprezece metri şi o înălţime de circa trei metri şi nu era prevăzut cu hublouri, geamuri sau uşi. De asemenea, se părea că nu prezenta nici un fel de avarii exterioare, cu toate că terenul din jur fusese pârjolit. Un elicopter de observare trimis de comandantul George Human de la divizia aeropurtată SAI/1 la ora 1.17 a raportat că o zonă de circa patru sute de metri pătraţi în jurul obiectului fusese cuprinsă de flăcări. Serviciul militar secret din Pretoria, care a fost alertat la scurt timp, a pus sub interdicţie locul respectiv, obiectul fiind supravegheat de batalionul trei al unităţii de informaţii 1SAI. Echipa de recuperare a tehnologiei străine ţinând de baza aeriană Valhalla, care ascunsese în 1989 farfuria zburătoare prăbuşită în Kalahari, a apărut la locul accidentului la ora 5.25.

Până aici mergeau documentele. Un martor ocular care se pare că a asistat la recuperare a povestit că există un film video de trei ore ce prezintă deschizătura navei spaţiale şi recuperarea a trei fiinţe mici extraterestre în viaţă, cu ochii mari negri şi cu pielea gri. Din raportul medical preliminar reiese că la 16 septembrie 1995 cei trei extratereştri au fost aduşi pentru o analiză mai amănunţită la un centru de cercetare de la baza aeriană Swartkop din Pretoria. Străinii au fost puternic anesteziaţi şi aduşi la „nivelul Delta" al instituţiei subpământene, unde o echipă specială de doctori ar fi efectuat examinarea.

Ce se poate spune despre recuperarea navei spaţiale este că aceasta se deschidea ca o „portocală" datorită unui mecanism magnetic. S-ar putea spune ca „o floare" sau ca „un tort tăiat".

Obiectul a putut fi astfel transportat pe bucăţi. Elicopterele de recuperare au încărcat „bucăţile de tort" pe remorcile armatei, cu care au fost transportate la baza Swartkop. Şi aici este ceea ce mă miră. În nici un alt raport, de felul celui de la Roswell, sau la alte prăbuşiri asemănătoare în alte părţi ale lumii, n-am auzit sau citit că navele spaţiale se deschideau „în formă de floare". N-am o explicaţie gata pregătită."

„Hmm, asta te pune şi mai mult pe gânduri", conchide John. „Problema pare a fi în continuare de actualitate. Tocmai ai menţionat şi prăbuşirea de la Kalahari, care de asemenea nu-mi este cunoscută. Trebuie să mărturisesc că din cauza unor probleme momentan nu sunt la curent."

Mă bucur că şi eu pot să-i spun lui John ceva nou: „În acest caz pot să te lămuresc. Pe 7 mai 1989, fregata „SA Tafelberry" a semnalat la ora 13.45 cartierului general al marinei din Kapstadt că pe ecranul radarului apăruse un OZN care se mişca în direcţia nord-vest, spre continentul african, cu o viteză considerabilă de 10 640 kilometri la oră. La ora 13.52 obiectul intra în spaţiul aerian sud-african; s-a încercat permanent stabilirea legăturii radio, însă fără nici un rezultat. După aceasta a fost anunţată baza aeriană Valhalla, de unde au decolat două avioane de vânătoare Mirage. Obiectul şi-a schimbat de mai multe ori cursul făcând mişcări în zigzag, ceea ce avioanelor normale le este imposibil. Chiar în acelaşi moment, Goosen, comandantul escadrilei, a anunţat că are contact radar şi vizual cu obiectul. A primit ordinul să tragă asupra lui, ceea ce a şi făcut cu noua armă perfecţionată cu impuls magnetic, cunoscută şi sub denumirea de „tunul maser", de tip Thor-2, montat pe Mirage. Goosen a raportat că din obiect au ieşit câteva fulgere, după care a început să se legene zburând totuşi în direcţia nordică. La ora paisprezece s-a auzit ştirea că obiectul pierde din înălţime şi că a căzut în fine la optzeci de kilometri nord de graniţa între Africa de Sud şi Botswana. Goosen a primit ordinul să survoleze locul accidentului până când se încheia recuperarea obiectului.

Imediat a fost adusă o echipă de ofiţeri din cadrul serviciului secret al aviaţiei militare, precum şi personal medical şi tehnic; s-au constatat următoarele:

1. Un crater cu un diametru de o sută cincizeci de metri şi de doisprezece metri adâncime.

2. Un obiect în formă de disc cu o culoare argintie, care zăcea în crater înclinat la unghi de patruzeci şi cinci de grade.

3. În jurul obiectului, din cauza căldurii enorme emanate, nisipul şi pietrişul se topiseră.

4. În jurul obiectului s-a format o regiune puternic radioactivă, cu un câmp magnetic intens, ceea ce a dus la defectarea aparatelor electronice ale armatei aeriene; de asemenea, un elicopter care se apropiase de locul accidentului s-a prăbuşit şi patru persoane au decedat.

5. Conducerea echipei a propus ca obiectul să fie transportat într-un loc secret al bazei aeriene, ceea ce s-a şi făcut.

6. Terenul din jurul punctului de impact a fost acoperit din nou cu nisip şi pietre de râu pentru a distruge toate indiciile.

Obiectul nu prezenta nici un fel de însemne, era lung de circa douăzeci de metri şi înalt de cinci metri. Trenul său de aterizare hidraulic era complet scos, ceea ce însemna că aparatul a căzut din cauza unei defecţiuni a sistemului electronic datorate, probabil, tirului cu tunul maser. Când echipa de investigaţii a observat farfuria la baza militară, a putut percepe un zgomot slab şi a constatat că se deschisese o intrare în partea inferioară a navei spaţiale. Fanta a fost lărgită cu ajutorul aparatelor hidraulice.

Două fiinţe având o înălţime de un metru douăzeci, cu costume gri mulate pe corp, au ieşit din nava spaţială şi au fost duse imediat la centrul medical de la nivelul şase al bazei militare. Echipa a intrat în nava spaţială şi a ridicat diverse aparate din interiorul navei pentru a fi studiate, după care obiectul a fost dus într-un loc steril.

Fiinţele au fost descrise astfel: o înălţime de aproximativ un metru douăzeci, pielea gri, netedă, elastică, dar solzoasă şi ripsată în zona pieptului şi a burţii. Aveau un cap disproporţionat de mare, înălţat în partea din spate, cu marcaje de un albastru închis.

În ceea ce priveşte faţa, aveau pometii proeminenţi, ochii plasaţi mai sus, pe lateral, mari, oblici, fără pupile, şi o deschizătură mică în locul gurii. Nu s-au putut identifica nasul sau urechile. Braţele erau lungi şi subţiri, ajungând aproape sub genunchi. Mâinile prezentau trei degete cu membrane de legătură între ele, având unghii în formă de gheare. Picioarele semănau cu mâinile. Nu s-au găsit organe de reproducere. Din cauza comportamentului

agresiv al umanoizilor nu s-au putut preleva probe de ţesut. Când li s-a oferit hrană, au refuzat s-o mănânce. Nu s-a putut nici comunica cu ei, se presupune că se înţelegeau doar telepatic.

După douăzeci şi patru de ore, oficialităţile sud-africane au fost contactate de Statele Unite şi au fost anunţate că prăbuşirea era deja cunoscută. Washingtonul a cerut predarea imediată a obiectului împreună cu pasagerii. În cazul unui refuz s-a ameninţat cu războiul. Oficialii sud-africani au fost de acord, urmând să primească la schimb două sisteme de rachetă cu focoase nucleare.

De la baza aeriană Wright Patterson s-a trimis un telex de şaptezeci de pagini către comandamentul de comunicaţii din cadrul serviciului secret militar sud-african. Telexul le dădea indicaţii sud-africanilor despre cum trebuie să se poarte cu obiectul şi cu pasagerii acestuia.

La scurt timp, în Pretoria a apărut o unitate specială a americanilor. Sud-africanii au avut impresia că pentru aceştia totul era o chestiune de rutină, ca şi cum ar mai fi efectuat astfel de recuperări. Şi interesant a fost că imediat când au ajuns la obiect au păşit în interiorul acestuia şi au demontat un aparat special pe care l-au luat imediat cu ei.

Există unele dovezi că în nava spaţială s-ar fi aflat şi un om într-o stare de somn adânc. Probabil că era vorba despre un aşa-numit „răpit". Cine ştie?

Din păcate rareori se primeşte o informaţie fără puţină dezinformare. Astfel mi-a ajuns la urechi că la această prăbuşire din Kalahari ar fi fost vorba despre o farfurie zburătoare germană, din care se pare că ar fi ieşit trei ofiţeri germani răniţi. Cel care mi-a comunicat acestedate nu prea e vrednic de crezare. El a mai susţinut că la prăbuşirea de la Roswell ar fi fost vorba tot despre o farfurie zburătoare germană, fiind de părere că toate rapoartele despre extratereştrii morţi ar fi de fapt o dezinformare. Personal cred că acest „informator" împrăştie poveşti false.

În ciuda lipsei de credibilitate a persoanei respective, sunt totuşi convins că cel puţin la câteva din prăbuşiri a fost vorba despre farfurii zburătoare germane, însă nu şi în cazul Kalahari, după părerea mea. Când acest informator a venit aici în Germania, BND-ul din Pullach s-a interesat foarte mult de el, interogându-l timp de trei zile.

Faptul că şi alte oficialităţi germane sunt interesate de activităţile OZN-urilor şi doresc păstrarea secretului asupra întregii

afaceri – indiferent dacă sunt farfurii zburătoare germane sau extraterestre – îl atestă un caz de care am aflat de curând dintr-un fax prin care un cetăţean cinstit mi-a comunicat ce i s-a întâmplat după ce a îndrăznit să fotografieze un OZN care se ştie că nu există.

Era în toamna lui 1994 când, în timpul unei fotografieri astronomice, acest om a captat pe imagine şi o farfurie zburătoare. Imediat a sunat la serviciul de siguranţă a zborurilor de pe un mare aeroport german, pe care-l trecem sub tăcere, dorind, ca un novice absolut, să afle dacă obiectul zburător s-a putut vedea pe ecranul radarului.

Fără a mai primi alte detalii la telefon, dimpotrivă, el a fost întrebat mai mult despre cum îl cheamă şi despre adresă, ca apoi să fie rugat să le predea materialul filmat. Deoarece nu a vrut să predea materialul, conversaţia s-a încheiat la scurt timp. De fapt, el voia doar să afle dacă ceea ce a fotografiat fusese văzut şi de alte persoane, dar a trebuit să constate că discuţia a căpătat o turnură diferită, referindu-se numai la persoana sa şi la fotografiile făcute. În ciuda iritării pe care i-a provocat-o incidentul, l-a uitat după câteva zile.

Cam la o săptămână, s-a sunat la uşa lui cu noaptea în cap. Doi oameni au intrat fără prea multe fasoane prezentând două legitimaţii de serviciu şi nelăsând nici un dubiu că treaba lor nu suferea nici un fel de opoziţie. Doreau o informare despre ceea ce văzuse, fiind invitat să meargă cu cei doi domni. Principalul lor scop era să obţină fotografiile şi negativele. Încă în pijama şi enervat la culme, fotograful OZN-ului nu ştia cum să reacţioneze. Sentimentul se intensifica şi prin faptul că funcţionarii nu răspundeau întrebărilor sale. Total perplex, acesta se îmbrăcă, luă atât de doritul material şi îi urmă pe cei doi domni.

Au mers până la cel mai apropiat aeroport, pătrunzând într-un garaj subteran. Acolo fotograful a fost condus într-o încăpere luminată cu neon, unde alţi trei domni îl aşteptau. A fost supus unui interogatoriu atent, aşa cum văzuse până atunci doar în filmele poliţiste. De mai multe ori a fost întrebat dacă el personal crede că imaginile sunt ceea ce par, respectiv obiecte zburătoare necunoscute. Repetarea constantă a întrebării l-a adus sub stăpânirea unui sentiment de panică. Nu putea să creadă ce se întâmpla acolo şi nici unul din cei prezenţi nu arăta ca şi cum ar fi pus la cale această intimidare samavolnică.

Deoarece reacţiona emoţional, anchetatorii i-au dat două palme peste faţă, după care i-au făcut o injecţie şi i-au ataşat de tâmple nişte electrozi ale căror fire se terminau la vârful degetelor. Era clar că era vorba de un detector de minciuni, căci îşi aminteşte că deodată îi venea foarte uşor să vorbească, părându-i-se că participă la o discuţie nevinovată. Procedura de interogatoriu s-a reluat, în timp ce i se sugera mereu să aibă dubii asupra cercetărilor sale.

În final i s-a pus în faţă o hârtie prin care era obligat să declare sub semnătură că va păstra o tăcere totală, cu observaţia că mai există şi alte căi...

După terminarea întregii tevaturi, care a durat aproape şase ore, a fost adus din nou acasă de oamenii care-l ridicaseră.

„Şi asta este interesant, nu-i aşa?" am remarcat în încheiere.

„Tot ce se poate! Se pun, bineînţeles, diferite întrebări. De exemplu: de ce această atenţie acordată brusc Pământului după toţi anii de izolare relativă? Sau, dacă aceşti extratereştri sunt aşa de evoluaţi din punct de vedere ştiinţific şi metafizic, atunci ce ştiu ei despre viitorul destin al omenirii?

Pornind de la aceste întrebări fundamentale s-a ajuns între timp şi la altele, mai degrabă la nişte concluzii mai lucide. Acei extratereştri care susţin că vin din sistemul nostru solar sau chiar dintr-o zonă mai îndepărtată sunt în general aproape identici cu anumite rase de pe Pământ, în ceea ce priveşte atât apariţia exterioară, cât şi caracteristicile biologice, funcţionale şi intelectuale. Este evident că există o legătură între fiinţele de pe Pământ şi locuitorii altor planete.

Îmi este clar că multe nave spaţiale de origine extraterestră pot acum să treacă peste graniţa spaţio-temporală dintre diferitele planete ale universului. Şi se poate ajunge la concluzia că Terra este supravegheată nu doar de subpământeni şi de noii germani, ci şi de trei feluri distincte de extratereştri. Aceştia pot fi clasificaţi astfel: primii prietenoşi, a doua categorie ostili şi a treia necunoscuţi.

La primii, categoria prietenoasă, este vorba în mod normal despre OZN-uri rotunde şi în formă de trabuc care provin din sistemul nostru solar şi a căror pasageri s-au prezentat la diferite guverne de pe Pământ, conlucrând parţial cu acestea. Aceiaşi extratereştri au fost descoperiţi ocazional, de exemplu în incidentul Mantell.

A doua categorie este considerată mai degrabă ostilă, fapt ce nu e dovedit sută la sută. Aceşti extratereştri vin tot în farfurii zburătoare şi au trăsături umane sau reptiloide. Ei pot fi foarte mici sau să aibă o înălţime de peste doi metri. Uneori au încercat să se infiltreze pe Pământ construind baze secrete în locuri părăsite. Cu ajutorul navelor spaţiale au cartografiat planeta noastră. Se porneşte de la premisa că ei provin de pe o planetă sau dintr-o constelaţie din afara sistemului nostru solar.

Cea de-a treia categorie îi cuprinde pe acei extratereştri despre care nu se ştie nimic precis. Aceştia patrulează pe cerul nostru şi observă încă de la sfârşitul anilor patruzeci omenirea şi amplasamentele militare. Vin cu nave spaţiale de diferite dimensiuni şi forme, care au o lungime de mai mulţi kilometri. Călătorii prezintă o mulţime de particularităţi psihologice. Unii dintre ei arată, după standardele noastre, grotesc sau ilar. Acest lucru a fost confirmat de ei înşişi, prin mesaje telepatice către piloţii aviaţiei militare şi personalul de bord. Observarea navelor lor spaţiale de către analişti competenţi arată că tehnologia acestora este superioară faţă de cea din sistemul nostru solar.

În diferite locuri din lume cercetătorii au încercat disperaţi să rezolve o ghicitoare extrem de dificilă: de unde veneau iniţial străinii şi cum puteau fi determinaţi să-şi arate scopurile. Lăsând la o parte problemele ştiinţifice, există unele întrebări care l-ar interesa foarte mult pe profan. Dispun extratereştrii de capacităţi PSI cu care ne pot citi gândurile? Ne cunosc oare temerile şi conflictele? Cred că ne deosebim de ei din punct de vedere intelectual? Pe ce loc ne situează pe scara lor valorică? Şi oare din cauza războaielor noastre continue să fi venit ei acum, ca să ne ocrotească de o catastrofă atomică?

Din ce motive ştiu străinii instinctiv că suntem altfel decât ei? De ce ne-ar mai observa de pe cer şi s-ar uita la porcăriile de la televizoarele noastre, considerând asta stilul nostru normal de viaţă? Şi nu este oare posibil ca ei să cunoască precis decadenţa noastră morală, care se reflectă nu numai în filmele noastre, ci şi în gândurile noastre cele mai intime transmise prin eter? Poate că aceste fiinţe au de îndeplinit o misiune ce are de-a face cu evenimente viitoare, cu posibile catastrofe globale? Noi, toţi cei care suntem informaţi despre această supraveghere din spaţiu, suntem foarte derutaţi. Suntem însă de acord asupra unei păreri: aceste fiinţe supraveghează tot sistemul solar.

Unii politicieni şi militari au ajuns la concluzia că a venit timpul să se spună adevărul populaţiei. Ascunderea documentelor legate de OZN-uri a fost primul pas în încercarea de a trece sub tăcere posibilitatea oamenilor de a lua legătura cu fiinţe din altă lume. Imaginea tradiţională despre unicitatea omului, pe care Dumnezeu l-a făcut după asemănarea sa, nu mai poate fi menţinută după întâlnirea cu extratereştri care arată parţial altfel decât noi, dar al căror spirit şi intelect este asemănător sau superior faţă de al nostru. Întrebarea este acum câte manifestări ale vieţii inteligente există dincolo de graniţele universului nostru?

Un avertisment a fost repetat mereu de către toţi extratereştrii prietenoşi cu care s-a avut contact psihic sau vocal, şi anume că ar exista posibilitatea unui dezastru nuclear în această generaţie, dacă nu sunt luate contramăsuri eficace.

Capitolul 21
Interviu cu un venusian

Deoarece n-am primit nici un răspuns mulţumitor la întrebările mele, am încercat să găsesc pe cineva competent. Mi-a ajuns la urechi zvonul că un extraterestru de pe Venus s-ar afla în Statele Unite ca un fel de ambasador. În speranţa că m-ar ajuta mai departe am încercat să iau legătura cu persoana prin relaţiile mele de la serviciul secret, relaţii pe care le-am construit ani în şir; doi ani mai târziu, în martie 1977, am reuşit.

Numele acestei fiinţe prietenoase este Estes Plateu. Am avut şase convorbiri cu el, prima dintre ele la cafeneaua Danny's din Washington. Atunci am fost însoţit de maiorul Donald Keyhoe. A doua întâlnire a fost aranjată de un funcţionar superior, în ciuda obiecţiilor altor grupări militare secrete. Plateu a fost primul ambasador numit oficial pe Pământ de către actualul domnitor de pe Venus. El însuşi susţine că s-a născut în anul 1228 după calculul pământean, iar cariera sa în America a început deja pe vremea lui George Washington. „Oficial" a apărut însă de-abia în 1943, pe vremea ultimului mandat al preşedintelui Roosevelt. Îl cunoştea pe preşedinte din 1936, când i-a făcut o scurtă vizită particulară. El mai susţine că familia sa este de mult în temă cu problemele de pe Pământ.

Fratele său mai mare ar fi fost sfetnicul lui Napoleon, sugerându-i acestuia să intre în lupta de la Waterloo. Şi-a mai amintit că tatăl său era pe Pământ în perioada naşterii lui Hristos – şi că l-a cunoscut personal pe Iisus.

Prin descoperirea unei forme universal înţelese de energie electromagnetică, a spus Plateu, ştiinţa şi tehnologia de pe Pământ ar face nişte progrese uimitoare în viitoarele decenii. Dar la fel ca şi scopul de a ajunge o civilizaţie utopică, Pământul ar putea fi dat înapoi cu mii de ani în cazul unui nou dezastru nuclear. Plateu a descris Pământul ca o planetă care din punct de vedere ştiinţific ar fi foarte dezvoltată. Deci există şi planete subdezvoltate cu civilizaţii primitive.

Plateu a spus că planeta Pământ ar fi singura din douăsprezece – nu nouă – planete din sistemul nostru solar care nu face parte din federaţia sferelor locuite. Ambasadorul a comunicat la scurt timp Statelor Unite date despre existenţa unei alte planete nelocuite

din acest sistem solar, despre care astronomii pământeni nu ştiu nimic. Numele ei este Anarus. Are aproape aceeaşi mărime ca Pământul sau Venus şi a fost descoperită prin telescopul electronic al observatorului din Washington D.C., pe baza îndrumărilor venusiene. Ea se află la o distanţă de circa două sute de milioane de kilometri de Pământ. Pământul va deveni membru cu drepturi depline al federaţiei planetelor din sistemul nostru solar în momentul în care va avea o guvernare mondială pacifistă. Nu o dictatură mondială care să se exercite deasupra unei structuri a guvernului mondial, ci un guvern mondial adevărat, unde sunt unite toate naţiunile, fără a le fi distruse cultura şi limba. Doar atunci, reprezentanţii lumii pot sta la sfat cu guvernul interplanetar care se află situat pe Venus, planeta principală din sistemul nostru solar.

Venusienii nu au luat contact direct cu toate guvernele Pământului. Plateu este primul reprezentant al planetei Venus pe Pământ. El dă regulat raportul despre ce progrese se fac pe Pământ în direcţia unui guvern mondial voluntar şi pacifist. Rapoartele sale către bază şi observaţiile sale referitoare la întâmplările de pe Pământ sunt astăzi deosebit de critice din cauza catastrofei nucleare de care omenirea pare să se apropie. Venusienii şi alţi extratereştri care locuiesc incognito în diverse ţări, de unde îşi trimit mesajele regulat, observă atent evoluţiile pe Pământ şi-şi trimit informaţiile codificate la Washington. La rândul său, Plateu trimite regulat toate rapoartele adunate pe Venus, ca în cazul unui conflict internaţional liderii de acolo să poată lua măsurile necesare împreună cu alte rase extraterestre îngrijorate. Plateu nu a dezvăluit ce fel de măsuri se vor lua în cazul iminenţei unui război atomic. De asemenea, el este convins că omenirea ar interzice imediat războiul şi ar casa diferitele echipamente militare dacă i s-ar da voie să aleagă.

L-am făcut să ezite când i-am spus că sondele trimise de pe Pământ spre Venus au dovedit că Venus are o temperatură exterioară de patru sute de grade Celsius şi e acoperită de nori groşi de sulf. Se spune că acolo ar fi o presiune de o sută de ori mai mare ca la noi. Plateu a sugerat ca Statele Unite să trimită o delegaţie pe Venus pentru a se convinge singuri de fapte. O maşină de pe Venus va sta la dispoziţie oricând, putând să decoleze de pe orice punct al Terrei. El a spus mai departe că unii pământeni de vază au petrecut ceva timp pe planeta sa, printre aceştia şi un preot

catolic care a fost oaspete al guvernului timp de trei luni. Legile morale ale tuturor planetelor sunt la fel ca cele de pe Pământ. Şi acolo există deosebirea între dreptate şi nedreptate, obligaţii sociale şi cetăţeneşti. În lumea tridimensională a Pământului este greu să dezvolţi calităţi spirituale, a spus vizitatorul, deoarece toate valorile se referă la această viaţă tridimensională limitată. De aceea oamenii de pe Pământ şi-au înăbuşit valorile spirituale.

Pământenii trebuie să recunoască că există eternele legi despre cauză şi efect, legile karmei. Iisus a spus: „Ceea ce semeni asta vei culege." Această lege nu este valabilă doar pentru individ, ci şi pentru familia sa, pentru naţiunea şi planeta sa. Acest adevăr se referă şi la gândurile noastre. Diferenţa între normele de comportament conştiente şi natura spirituală inconştientă a oamenilor civilizaţi de pe Pământ a devenit de nerecunoscut prin educaţia modernă din şcoli şi universităţi. Fiecare persoană, indiferent ce a fost învăţată, trebuie să se supună unei forţe superioare pentru acţiunile sale bune sau rele. Cel mai mare zeu a rânduit asta, a explicat el.

În timpul primei discuţii cu Estes Plateu l-am întrebat direct cum ar vrea planeta Venus să ajute practic Pământul. Răspunsul său a fost simplu: „În primul rând, împiedicând punerea în funcţiune a rachetelor nucleare. Apoi, vă vom ajuta pentru a strânge naţiunile Pământului sub o guvernare mondială care să interzică războiul pentru totdeauna." Şi în fine, toate celelalte planete din acest sistem solar, care observă şi ele dezvoltarea noastră, ne vor împărtăşi ştiinţa şi tehnologia lor pentru a ne ajuta să ne ocupăm locul în federaţia planetelor locuite.

Au mai urmat câteva întrebări şi răspunsuri referitor la poziţia politică, religioasă şi filozofică a lui Plateu.

Prima întrebare a fost: „Domnule Plateu, în documentele secrete ale Casei Albe scrie că şederea dumneavoastră în SUA a început de la 1 februarie 1943, când l-aţi vizitat pe preşedintele Roosevelt. Cu această ocazie aţi prezentat planurile pentru o guvernare mondială după modelul Statelor Unite. Ce i-aţi propus preşedintelui Roosevelt, cum ar trebui să fie condusă această planetă în pace, de un singur conducător, sub conducerea unui consiliu solar?"

„Mai întâi", a început Plateu să explice, „preşedintele Roosevelt nu era în stare să accepte faptul că pot să mă materializez şi

dematerializez după plac şi că alte planete din sistemul nostru solar sunt locuite în general doar în interior. Pământul şi Venus sunt singurele excepţii, asta însemnând că locuitorii lor trăiesc atât în interiorul cât şi pe suprafaţa planetei. După o discuţie în care a fost vorba în primul rând despre problemele terestre, i-am spus preşedintelui dumneavoastră că alte planete ar urmări dezvoltarea Pământului de multe secole. Posibilitatea unei catastrofe nucleare le-a provocat cea mai mare îngrijorare. Ei au decis să primească Pământul în rândurile federaţiei interplanetare. Dar i-am spus domnului Roosevelt că ar foarte important ca toate guvernele lumii să se unească sub un singur conducător ales, în cazul în care Pământul doreşte să-şi ia locul sub guvernările interplanetare. Trebuia să-şi dea silinţa pentru asta."

Plateu a spus însă că o astfel de guvernare mondială poate fi încununată de succes numai dacă e condusă de persoane foarte dezvoltate pe plan spiritual. Dacă reprezentanţii ţărilor ar fi egocentrici şi avizi de putere, atunci proiectul ar ieşi pe dos – un superstat sclavagist. Ţine doar de conducători şi de intenţiile lor. Încă de atunci el a putut prevedea situaţia actuală, şi anume că Statele Unite vor deveni o unealtă a răului, deoarece pe Pământ există de mult timp forţe care din spatele culiselor împart cărţile şi astfel conducpolitica, băncile şi economia. Cu toate acestea, ideea unui guvern mondial trebuia sădită şi ONU trebuia să fie întemeiat, fiind util ca pământenii să se poată obişnui cu gândul că popoarele vor trăi cândva în pace. Chiar dacă guvernul lumii nu ar reuşi în primul moment, deoarece puterile negative încearcă să preia controlul total asupra lumii, acest fel de guvernare se va dovedi în final a fi pentru binele omenirii şi va dori instaurarea păcii. Nu forma de guvernare este rea, căci oamenii sunt aceia care o folosesc în funcţie de interesele lor.

Ceea ce am trăit aici în ultimele secole, dar în special în ultimele decenii, sunt durerile de naştere a unei noi lumi. Acestea sunt foarte intense, dar apoi, când vezi nou-născutul, suferinţa este repede uitată.

Ambasadorul i-a comunicat preşedintelui că ar mai fi necesar un război – al Doilea Război Mondial – până când omenirea ar realiza că pacea e posibilă numai pe baze internaţionale şi că există posibilitatea să izbucnească un al treilea război mondial, până când războiul va fi definitiv interzis şi s-ar instaura o ordine unitară a lumii. Plateu a refuzat să dea o dată exactă pentru războiul

mondial care ar vesti începutul unei noi ere pașnice sub o singură guvernare a lumii. Întrebat dacă afirmațiile sale sunt profeții sau doar presupuneri, el a răspuns: „Văd viitorul ridicându-se deasupra orizontului, dar ține de comportamentul oamenilor dacă se îndeplinește sau nu. Posibilitatea ca să se ajungă la aceasta este din păcate foarte mare. După profețiile noastre, viitorul război se va da între forțele binelui și cele ale răului. Binele va triumfa și pacea va domni veșnic. Când războiul se va încheia pentru totdeauna, simbolul stăpânitorului Hristos va înlătura în fine ura din inimile oamenilor. Din ruinele viitorului război se va naște o lume nouă."

La una din următoarele vizite făcute lui Roosevelt, Plateu i-a comunicat că „vom apărea din ce în ce mai mulți în țara dumneavoastră. Să nu vă neliniștiți. Aceasta nu este o amenințare. Dacă suntem întâmpinați aici cu ospitalitate, atunci prezența noastră va fi o binecuvântare pentru Statele Unite și restul lumii."

Una din discuțiile cu Estes Plateu a avut loc sâmbătă, 19 martie 1977, într-o casă mică de vacanță aflată în pădurile din Virginia de Vest, cam la o sută de kilometri de Winchester.

Nici un jurnalist nu-l mai intervievase pe Plateu înainte. Biroul său era ținut sub observație douăzeci și patru de ore din douăzeci și patru de funcționari guvernamentali și membri ai serviciului secret al aviației militare. Astfel, ambasadorul este împiedicat să se miște liber. Dacă totuși vrea să se ascundă de privirile supraveghetorilor, își părăsește pur și simplu corpul fizic și îi vizitează pe oamenii cărora vrea să le transmită un mesaj. El susține că poate să învețe pe fiecare cum să-și părăsească corpul, dacă persoana dorește acest lucru. Serviciul secret american nu are încă o explicație definitivă despre desele și neanunțatele vizite ale lui Plateu la președinte și la reprezentanții unor guverne importante, dar intervențiile sale astrale sunt câteodată considerate a fi prea incomode. Churchill l-a somat să-i părăsească biroul de îndată și, când venusianul nu s-a conformat, a încercat să-l lovească, nimerind însă doar aerul. Churchill l-a rugat apoi pe renumitul medium englez Edgerton Sykes să realizeze o exorcizare, iar Sykes i-a dat câteva sfaturi. Când Plateu a apărut din nou nechemat, Churchill i-a ținut în față o cruce druidă care, conform legendei, ar fi fost adusă inițial de pe Venus. Crucea era din aur pur. El a rostit aceste cuvinte: „Pleacă de lângă mine, invadatorule!"

Venusianul a dispărut fără alte cuvinte. Plateu a apărut şi în faţa regelui Haakkuuss al III-lea în proiecţie astrală. Regele, care poseda de asemenea tehnica proiecţiei astrale, dar pe care o folosea rar, l-a somat să nu mai apară niciodată în faţa lui decât în carne şi oase, dacă mai voia vreo audienţă. Apoi l-a condus pe Plateu înapoi la nava sa spaţială, unde îi rămăsese corpul.

Când s-a încheiat ultima discuţie cu Plateu, l-am întrebat dacă mai are ceva important de spus omenirii. „Da", a răspuns el. „Aş putea rezuma toate remarcile mele în câteva cuvinte: Ascultaţi! Ascultaţi, voi naţiuni ale Pământului! Uniţi-vă în pace, înainte de a fi prea târziu şi înainte ca un război atomic să distrugă tot!"

Trebuie să recunosc că sunt total ameţit de la atâta ascultat. „Încet, încet ajung să cred că tu însuţi, John, eşti un extraterestru", comentez eu clătinând din cap. „Nu este normal ce-mi tot povesteşti tu. Nu se poate contacta aşa simplu guvernul pentru a primi în audienţă un extraterestru. Aşa că ori ţi-ai imaginat toate astea şi te bucuri de faţa mea prostească, ori chiar ai primit acces la toate aceste informaţii strict secrete, ceea ce-mi provoacă o anumită stare de disconfort."

„Mda", îmi răspunde John zâmbind, „iarăşi trebuie să-ţi aduc aminte de propria-ţi viaţă, care decurge, bineînţeles, la fel de misterios."

„De unde ştii tu ceva despre viaţa mea, doar n-am povestit nimic despre mine? Şi ieri ai subliniat chiar că nu mi-ai citit cărţile?" Privirea mea a devenit ceva mai serioasă.

Pentru puţin timp face o figură mirată, dar care se preschimbă repede într-un zâmbet, recunoscând că l-am prins.

„Trebuie să recunosc, după ce ţi-am aflat identitatea, am luat câteva informaţii despre tine."

„De la cine?", i-am răspuns iritat.

„Să spunem că din cercurile serviciilor de informaţii. În ciuda tinereţii tale, nu mai eşti un necunoscut. Numele tău apare acolo des. Se pare că ai călcat pe bătături câteva persoane care nu te agreează. Dar nu s-a descoperit nimic despre tine, activităţi politice sau sponsori din diferite cercuri, fapt ce li se pare profesioniştilor puţin misterios. De aceea serviciilor le-a rămas posibilitatea să creadă ceea ce ai lăsat tu să se ştie despre tine şi anume că lucrezi la nivel spiritual. Iar acest lucru este şi mai greu

de înţeles pentru mulţi, deoarece pentru ei spiritualul şi extraterestrul sunt nişte prostii."

„Asta este adevărat", i-am confirmat presupunerile. „Acest lucru mi l-au spus în faţă persoane din cercurile de informaţii. Aceşti oameni au fost programaţi şi antrenaţi pentru politică, economie, arme şi bani, dar alchimia şi spiritualul nu le sunt accesibile. Bineînţeles că NSA, Agenţia de Securitate Naţională, este mai bine dotată. Ei au o secţie specială pentru telepaţi, magie, clarvăzători şi radiestezie. Ei ştiu desigur o mulţime de lucruri despre oameni ca mine şi ca tine. Există mai multe surse de informare decât cărţile sau televizorul, dar multor oameni li se pare ceva lugubru şi nu mai continuă."

„Hei", am auzit strigătul mirat al lui John, „vezi asta de aici de sus?"

„Despre ce vorbeşti?", i-am răspuns amuzat, ca şi când nu aş fi ştiut.

„Acolo sus, deasupra noastră zboară o farfurie!" John este în culmea agitaţiei şi se uită mereu deasupra volanului în direcţia cerului. „Pare că ar zbura împreună cu noi."

Ajung la un conflict de conştiinţă. Să-i spun despre ce este vorba? Nu ştiu. Dar şi el mi-a încredinţat până acum o mulţime de informaţii. Problema este că el lucrează într-adevăr pentru serviciul secret, indiferent în ce formă. Şi vorba proverbului: „O dată intrat în serviciul secret, eşti mereu în serviciul secret." Oare este posibil să mai lucreze pentru cercurile acelea? Ei bine, ajung la concluzia că totuşi voi risca. Despre reşedinţa noastră subpământeană nu trebuie să ştie.

„Da, dragul meu, ca să fiu sincer, prietenii noştri de sus zboară deasupra noastră de când am pornit."

„Ce?" strigă John tare, „asta nu se poate. Ce vor de la noi?"

„Ei bine, asta are legătură cu ceea ce am în portbagaj. Ştii tu, ce am luat", încerc să-i explic cu o voce liniştită.

Cu un „Aha!" John îmi comunică mirarea lui, în timp ce îşi ridică puţin capul. „Deci asta este. Poţi să-mi dezvălui şi mie secretul tău?"

„Cred că de acum pot să am încredere în tine." După o scurtă pauză intenţionată îi spun secretul: „Este vorba de ce am ascuns în spate în cutia mică de lemn", zic arătând cu degetul în direcţia portbagajului, „un dispozitiv de comandă pentru o farfurie zburătoare."

John îşi ridică mult sprâncenele, deschide uşor gura dar nu spune nimic. Este clar că i-a pierit graiul.

„Un prieten de-al meu din Chiemgau a descoperit într-o bază militară părăsită de la Obersalzberg, care are nouă niveluri sub pământ, o farfurie zburătoare, căreia i se scosese dispozitivul de comandă a direcţiei pentru a face zborul imposibil. Adam a găsit, prin diverse canale din ţinuturile sud-americane, bucata drăguţă care se află acum în portbagajul nostru. Vrem să vedem acum dacă funcţionează. Şi aia de deasupra noastră este probabil una din navele care au grijă să nu ni se întâmple ceva până când predau aparatul următorului om de legătură. De fiecare dată când fac asemenea lucruri, pluteşte pe undeva un OZN. Nu ştiu dacă sunt extratereştri sau germani. Dar sunt întotdeauna aici când ameninţă un pericol, şi eu ştiu că ei mă păzesc."

John e mut de uimire. Se tot uită la mine, apoi înapoi pe şosea, îşi scutură capul, iar mă priveşte...

„Eu îţi povestesc aici de hârtii secrete, despre OZN-uri şi tot felul de chestii şi tu ţii legătura cu ei de mult!" Îşi scutură din nou capul.

„Nu," îl contrazic ridicând degetul, „nu este un contact direct. E adevărat că o dată am avut o întâlnire cu pilotul unei farfurii zburătoare germane, dar asta a fost acum mulţi ani. Nu cred că aici sunt germani. Ei îmi pot citi gândurile şi ştiu totul despre ceea ce fac. Aş spune mai degrabă că pur şi simplu „sunt aici". Mă conduc cu ajutorul gândurilor mele şi-mi dau impulsuri."

„Acum îmi vin în minte diferite întâmplări care încet capătă sens", îşi spune John cam cu jumătate de gură, uitându-se din nou în sus în direcţia farfuriei. „Este ciudat că o vedem tocmai acum când vorbim despre extratereştri. Foarte ciudate aceste paralele.

Atunci trebuie să-ţi povestesc în linişte despre asta. Cât mai este până la magazinul vostru?"

„Cam jumătate de oră", l-am informat pe John, după ce m-am orientat după tăbliţele de pe autostradă. „Am ajuns rapid, şoseaua a fost uscată azi. Până ajungem, ai putea să-mi mai povesteşti puţin despre cum vezi tu personal progresul făcut în relaţia cu noii germani, extratereştrii şi lumea din interior."

Capitolul 22
Începutul unei noi ere

John se concentrează, se aşază ceva mai comod pe scaunul şoferului şi apoi explică: „Animozităţile dintre germani, pe de o parte, şi americani şi aliaţii lor, pe de altă parte, care datează de la războiul mondial, aparţin trecutului. Zborul lui David von Schusnick şi al farfuriei sale zburătoare spre Cape Kennedy în iulie 1977 a înlăturat câteva din barierele încă existente ale neîncrederii reciproce. Cu toate acestea, mai există mulţi germani şi americani care încă nu şi-au depăşit resentimentele. De abia în octombrie 1977, la rugămintea Consiliului de securitate naţională, aviaţia militară americană a renunţat la ostilitatea faţă de noii germani şi a trimis avioane circulare în centrul pământului, la Neu-Berlin.

Edward D. Wright a fost ales de aviaţia militară americană pentru a face o vizită de curtoazie în Neu-Berlin. Călătoria a fost un succes total şi până astăzi ziua acestei vizite este sărbătorită de neu-berlinezii veterani ai celui de-al Doilea Război Mondial ca ziua prieteniei germano-americane. Se pare că o mică parte a anglo-americanilor şi a noilor germani au avut un rol special pe pământ. Din cauza activităţilor comune, trebuie ca duşmănia între ei să fie îngropată odată pentru totdeauna. Numai aşa este posibilă o nouă prietenie între ţări şi între piloţi.

Se pune întrebarea, cine sau ce hotărăşte în ultimul rând dacă farfuriile zburătoare vor avea voie sau nu să fie introduse în luptă într-un război viitor? Evident, deocamdată răspunsul nu este clar. Dar o mare parte a sfaturilor tehnice furnizate americanilor şi noilor germani în legătură cu construirea farfuriilor zburătoare a venit de la fiinţe de pe alte planete, dinăuntrul şi din afara sistemului nostru solar. Iar aceştia au pus condiţia ca noile avioane să nu intre în luptă împotriva vreunui popor de pe pământ sau extraterestru, căci altfel vor fi atacate. Se poate pleca de la premisa că atât americanii cât şi noilor germani se vor ţine de această lege nescrisă.

Cât de mult este implicat guvernul SUA sau Illuminati în această cooperare sau dacă aceasta încă mai funcţionează, nu ştiu. Este oare posibil ca Illuminati să intenţioneze să atace lumea dinăuntru, împreună cu unii extratereştri negativi, după cum se zvoneşte? Cine ştie?

Mi-a rămas în memorie o întâmplare frumoasă din 1980, când două aşa-numite obiecte zburătoare neidentificate au zburat unul pe lângă celălalt în întunericul spaţiului cosmic. Unul călătorea de pe Pământ spre Venus. Celălalt OZN venea de pe Venus îndreptându-se spre Pământ. Când cele două obiecte zburătoare identice au trecut unul pe lângă celălalt la o distanţă de o sută de mii de kilometri, şi-au transmis semnale de recunoaştere. De la nava spaţială care zbura spre Venus a venit semnalul: „Navă de instrucţie a aviaţiei militare americane – în drum spre Venus". Iar de la OZN-ul care era în drum spre Pământ a venit ştirea: „Pace! Recepţionat semnalul – Navă de instrucţie din Noua Germanie. Venim de pe Venus, suntem în drum spre Pământ."

Navele spaţiale de pe Pământ au scris istoria. Echipajele ai căror taţi au stat duşmănoşi faţă în faţă într-un război groaznic îşi trimiteau acum, la milioane de kilometri în spaţiu, salutări amicale. Comandantul navei spaţiale americane gândea: „Ce frumos este să întâlneşti aici, în singurătate, o altă navă de pe Pământ care să te salute prietenos."

„Da, ar fi de dorit ca această atitudine prietenoasă să se transmită şi naţiunilor de pe Pământ şi popoarelor acestora", am încuviinţat eu.

Dar John n-a încheiat. În timp ce întoarcem spre centrul oraşului, mai face câteva consideraţii:

„Călătoria în spaţiu denotă începerea unei noi ere. Planeta noastră nu mai este una foarte mică, locuită de nişte reprezentanţi ai lui Homo Sapiens. Ştim acum că Pământul nostru este gol. În interior se află cealaltă lume, probabil mai veche decât ambele civilizaţii. În această lume interioară au imigrat noi germani şi au construit o armată de farfurii zburătoare care vor fi folosite numai în scopuri de apărare. Am aflat că noii germani nu şi-au construit forţele armate în scop de răzbunare împotriva lumii de la suprafaţă, deoarece acum sunt vecinii celor mai vechi două naţiuni ale Pământului, al căror unic scop constă în împiedicarea primejdiei unui război mondial. Din sursele de informare reiese că şi germanii din exilul sud-american şi din Tibet dispun de un mare număr de farfurii zburătoare. Aşa cum şi tu şi Adam aţi remarcat, aceştia supraveghează permanent lumea şi spaţiul înconjurător al acesteia.

Apoi mai există o altă civilizaţie sub mare şi în învelişul pământului, după cum se ştie în anumite cercuri ştiinţifice, chiar

dacă se neagă acest lucru. Iar pe cer încă se mai produce fenomenul nerezolvat al obiectelor ciudate care vin şi pleacă după cum vor. Şi cine ştie câte lumi neprietenoase aflate în afara sistemului nostru solar au recepţionat undele şi semnalele noastre radio şi acum ne observă sau poate că mâine chiar ne caută acasă?

Trebuie să ne punem o întrebare raţională: oare locuitorii acelei planete se află în pragul unei noi ordini mondiale impuse de oameni ai acestei planete sau de fiinţe de pe alte planete îndepărtate? Ne este impusă o dictatură sau trebuie cumva să ne fie impusă pentru a ne împiedica să lăsăm lumea să dispară într-o apocalipsă atomică? Sau suntem în măsură să ne conducem singuri viaţa şi pe a semenilor noştri pe această planetă şi să ne comportăm ca nişte stăpâni? Momentan marea majoritate a pământenilor se comportă ca nişte învăţăcei nepricepuţi – iar învăţăceii au nevoie de un dascăl sau de un instructor. Dacă te-ai maturizat datorită examenelor vieţii şi ai învăţat lecţia, atunci devii un maestru căruia nu-i mai stă nimeni şi nimic în cale.

Războaiele continue de pe planeta aceasta sunt probabil doar expresii vizibile ale unei corectări multiple a realităţii tridimensionale sau spirituale de către forţele invizibile, contradictorii. Aceste forţe contradictorii – sau oricum vor fi ele numite – s-ar putea să fie deja pregătite pentru a folosi omenirea într-o confruntare care să decidă viitorul lumii. Pentru cititorul de ziare, natura pământească sau politică a acestor forţe ar putea să se manifeste de pildă în confruntarea dintre comunism şi democraţie, pentru filozofi între bine şi rău iar pentru oamenii credincioşi între Satană şi Dumnezeu.

Dar la încercarea de a rezolva această ghicitoare, orice om care gândeşte trebuie să se întrebe: nu cumva pe o treaptă superioară a existenţei se desfăşoară o luptă ascunsă pentru putere, de o asemenea intensitate încât probabil nu-i înţelegem scopul? Iar aceste forţe îşi adună acum toate rezervele pentru o luptă decisivă la care omenirea este doar zălogul iar Pământul preţul? Sau omenirea este preţul şi Pământul zălogul? Sau planeta este pur şi simplu un câmp pe o tablă uriaşă de şah? Probabil în această luptă nu este vorba doar despre mica noastră planetă, ci de sistemul nostru solar, de galaxia noastră sau poate de întregul univers.

Timpul trece. Nu aşteaptă pe nimeni, nici o naţiune. Există o mulţime de întrebări despre viitorul omenirii, despre „noua eră“,

la care nu putem răspunde. În curând va fi de competenţa guvernelor să explice popoarelor lor existenţa extratereştrilor din galaxiile îndepărtate, care ne sunt egali sau superiori prin inteligenţă. Aceste guverne trebuie de asemenea să dea publicităţii noile hărţi stelare şi informaţiile complete despre ţările din lumea interioară.

În viitorul apropiat le rămâne noilor Cartieri, Drake şi Columbi să se reîntoarcă din lumea lor nouă şi să povestească pământenilor despre minunile pe care le-au descoperit în univers. Şi când toate acestea se vor fi realizat şi ne vom afla la începutul unei societăţi utopice, este treaba filozofilor să recomande ce putem face pe Pământ în timpul nostru liber. Dar pentru a sluji întreaga omenire, oamenii de ştiinţă din toată lumea trebuie să-şi depăşească adversităţile şi să-şi unească potenţialul în interesul unei noi lumi fără război.

Poate cea mai mare provocare este reacţia religiilor lumii la vestea că omul nu e singur. Vor mai crede ei oare că Dumnezeul universului deţine controlul şi că soarta omului este stabilită de om?

Mulţumită principiului antigravitaţional al acestor farfurii zburătoare acţionate magnetic, în faţa ochilor ni se deschide o lume mai bună care face posibile cele mai performante reuşite tehnice care se pot imagina. În afară de asta, în spaţiul cosmic există posibilităţi nelimitate pe care le putem folosi fie militar fie paşnic.

Dar acum, că omul a început să atingă stelele, unde rămâne conducătorul bun şi înţelept al omenirii, Hristos cel cosmic, care va alunga frica din inimile oamenilor? Acest rege al regilor va veni la timp ca să ne aducă pacea pe suprafaţa pământului, înainte ca planeta să se transforme definitiv într-un morman de dărâmături?

John se uită la mine cu nişte ochi întrebători şi recunosc că ultimele sale cuvinte m-au pus pe gânduri. Dar momentan nu pot să-i dau nici un răspuns. Sincer spus, acum sunt încărcat cu mult mai multe informaţii decât aş fi fost de acord să primesc.

De aceea tăcem amândoi pe ultima bucată de drum până la magazin.

Capitolul 23
O întâmplare neaşteptată

Puţin mai târziu, iată-ne în faţa magazinului. Încă mai tăcem, lăsându-ne gândurile în voie, în timp ce intrăm în prăvălie aşezându-ne comod pe locul pe care l-am părăsit ieri împreună. Mă întreb acum de ce mi-a povestit toate astea?

Ca şi când mi-ar fi citit gândurile, John întrerupe tăcerea noastră şi spune: „Eh, asta a fost de fapt ceea ce voiam să-ţi povestesc. Mai există şi alte mii de lucruri interesante şi astfel să se pot adauge domenii secundare, dar atunci însemna să mai stăm aici o săptămână. Acum aş dori să revenim asupra întrebării tale de la început, de ce ţi-am povestit tocmai ţie?

Mai demult am lucrat pentru serviciul secret american, ceea ce m-a ajutat foarte mult să deschid anumite uşi. De fapt, pe mine nu m-au interesat astfel de lucruri ca OZN-urile şi lumea interioară... Dar un prieten de al meu, pentru că poţi să-ţi imaginezi, ca agent ai şi nişte colegi interesanţi, mi-a povestit la şase baxuri de beri în multele ture de noapte că acum mult timp a fost staţionat la „Wright Patterson". Aşa m-am apropiat încet, dar sigur de problemă. Că tocmai eu atrag asemenea informaţii, nu mai e o coincidenţă. Câteodată mă gândesc că cineva mă îndrumă, îmi arată uşi ascunse pe care nu trebuie decât să le deschid. Ştii deja... Aşa, în general, nu înţeleg tot. Cu problemele ezoterice şi spirituale nu sunt încă aşa de experimentat. La aceste informaţii m-au fascinat mai mult tehnica şi echipele din spatele ei.

Dar de ce te-am căutat tocmai pe tine? În primul rând am vrut să-ţi cunosc părerea sinceră despre ce ţi-am povestit.

„Hmm, mă gândesc", spun cu o expresie meditativă. „Într-adevăr, chiar vrei să fiu sincer?"

„Da, te rog!"

„Ei bine". La aceste cuvinte m-am aşezat mai drept în fotoliu. „Păi, o parte din ce mi-ai povestit îmi era deja cunoscut şi din acest punct de vedere sunt absolut de acord cu tine. În alte privinţe îmi este ceva mai greu, iar unele lucruri nu pot momentan să le percep. De exemplu prietenia dintre americani şi noii germani. Nici unele aspecte ale lumii dinăuntru nu-mi sunt concludente. De ce este soarele artificial? Şi cum au iluminat bodlandezii sau alţi subpământeni spaţiul din adâncuri înainte ca atlanţii să instaleze soarele artificial? Sau cum poate un extraterestru să locuiască la Pentagon? Asta este o problemă care trebuie bine rumegată. Asta

nu înseamnă că nu este adevărat ceea ce spui. Dar dacă mie mi se par ciudate unele probleme, atunci altor oameni care nu au nici un fel de cunoştinţe despre această tematică le va fi mult mai greu.

Ai de gând să faci aceste lucruri publice?"

„În Statele Unite", spune John, „am publicat acum vreo zece ani o carte cu cercetările mele, incluzând multe informaţii pe care azi nu le-am menţionat. Dar am întâmpinat multe greutăţi. Trebuie însă să recunosc că nu m-am purtat tocmai profesional. Am fost de mai multe ori ameninţat atât eu cât şi familia mea, după care m-am decis să opresc vânzarea cărţii şi să părăsesc domiciliul de atunci. De asemenea, am constatat că părţi din cartea pe care o publicasem erau greşite şi succesiunea anumitor evenimente nu era corectă."

„Pfff", suspin gânditor, „dacă mă întrebi, aş publica doar lucrurile asupra cărora ai putere de decizie totală. Sau îl scrii sub formă de roman ori ca o poveste ştiinţifico-fantastică. Atunci cititorul îşi poate alege ceea ce poate digera."

„Mda", îmi spune John după o scurtă pauză, „varianta cu ştiinţifico-fantasticul îmi sună chiar foarte bine. Mă voi gândi la asta."

Tăcem un moment şi reflectăm la cele discutate. Dintr-o dată propun: „Dacă tu te-ai decide, te-aş sfătui să-ţi publici cartea în Anglia sau Australia şi poate folosind un pseudonim."

„Da, mi se pare logic."

John îşi apleacă puţin capul şi observ că îl macină ceva. Îl preocupă ceva. Vreau să-i vorbesc, dar el începe.

„Da, de fapt al doilea şi adevăratul motiv pentru care te-am căutat constituie adevăratul mister al întregii poveşti. Voi încerca să o prezint în câteva cuvinte.

Acum o săptămână am dat peste un medium spiritual care susţinea că este în legătură cu o entitate numită „Saint Germain". Curios, pe de o parte din cauza deconspirării mele, şi pe de altă parte din cauza greutăţilor, am participat la o şedinţă cu această femeie, ca eventual să aflu ceva despre viaţa mea ciudată.

Acest Saint Germain era de părere că sunt un suflet care nu a mai fost încarnat pe Pământ. Când în ultima mea viaţă am ajuns cu nava spaţială ca aşa-numit pionier spaţial în interiorul Pământului, se pare că aş fi văzut problemele de pe planetă şi aş fi nutrit compătimire pentru această specie ciudată. De aceea se pare că m-am oferit de bunăvoie să mă încarnez la suprafaţa Pământului şi să contribui prin prezenţa mea la îmbogăţirea vieţii. Se pare că mi-am ales special tema extratereştrilor şi a lumii interioare, pentru a aduce alte lucruri publicităţii şi în conştiinţa generală a

oamenilor. De aceea am acceptat activitatea din cadrul serviciului secret al Statelor Unite, pentru a avea acces la aceste informaţii.

Mda, ceea ce am auzit sună foarte bine, dar nu-mi place deloc munca mea şi momentan nu ştiu precis cum să procedez în continuare. De asemenea, cred că am fost imbecil când m-am oferit de bunăvoie la această faptă criminală. Aveam deja atâtea greutăţi din cauza acestei poveşti încât mai degrabă aş părăsi din nou planeta dacă aş putea. Pentru mine este doar o planetă disciplinară. Între timp sunt chiar de părere că un nou război mondial este singurul lucru care mai poate trezi omenirea asta ignorantă, întrucât oamenii de aici, de pe suprafaţa Pământului nu învaţă nimic. Dar mi s-a spus că nu trebuie să-i judec.

Scuză-mi te rog emoţiile, dar lucrurile pe care ţi le-am povestit aşa de euforic ieri şi astăzi sunt informaţii care ştiu că trebuie date publicităţii. Simţurile, în schimb, îmi spun altceva. Mai degrabă aş lăsa totul baltă, deoarece am impresia că e în zadar. Oricum nimeni nu mă crede."

„Mda, sincer să fiu, şi eu am aceeaşi impresie în ultimul timp, i-am întrerupt lui John gândurile melancolice. „Câţi oameni au murit, au fost torturaţi şi batjocoriţi pentru că au vrut să spună contemporanilor lor adevărul? Iisus este cel mai renumit exemplu. El a vindecat oameni, le-a spus ce este Dumnezeu şi unde ar putea fi găsit şi le-a arătat oamenilor de atunci drumul către libertatea spirituală. Şi ce s-a întâmplat? Când a dat de primele greutăţi nu l-au mai cunoscut, chiar unul din oamenii săi l-a trădat. Dar aşa se întâmplă. Nici mie nu mi-a mers mai bine. Mai întâi toţi vor să se întâlnească cu tine, interviuri aici, interviuri acolo, eşti plin de succes. Mai donezi aici ceva şi acolo mai susţii pe cineva... Şi deodată dai de necaz pentru că ai spus adevărul şi totul e ca atunci când aprinzi lumina şi gândacii se răspândesc. Aşa dispar şi aşa-numiţii „prieteni" şi „tovarăşi de luptă". Deodată nu mai eşti cunoscut. Dar aşa trebuie să se întâmple. Asemenea experienţe personale sunt foarte importante. Se poate învăţa foarte bine chiar dacă doare să asculţi de vocea ta interioară şi numai de ea. Un alt exemplu frumos a fost Gröfaz, cel mai mare comandant de oaste al tuturor timpurilor, după cum se spune. Marea majoritate a germanilor îl susţineau. El le-a dat oamenilor simpli de lucru, a avut grijă de ordine, a construit Volkswagene şi încă multe lucruri. L-au iubit şi în timpul războiului. Dar apoi când totul s-a terminat, când s-a recunoscut că au pierdut, atunci s-au retras. Deodată nimeni nu mai era naţional-socialist, nimeni nu mai era în partid, nimeni n-a ridicat un braţ. Acum nimeni nu este vinovat de nenorocire, doar Hitler. Atât timp cât este

cineva aici care să preia răspunderea în locul celorlalţi, este în ordine. Dar vai, dacă Otto, consumatorul normal, îşi ia viaţa în propriile mâini...

Într-o zi oamenii sunt monarhişti, apoi naţional-socialişti, apoi democraţi. Ha, ha. Masele se întorc mereu după cum bate vântul. Numai să nu ai o părere proprie. S-ar putea să-ţi pierzi renumele. Aşa se întâmplă. Pe de o parte îi înţeleg pe militari şi în special pe Illuminati foarte bine. Cine este aşa de tâmpit ca majoritatea omenirii nu are nimic. Când cineva nu are o părere proprie în vremuri de libertate, nu-l doare dacă vegetează ca un sclav. Înainte era prins de bunăvoie în propria-i viaţă. Trist, trist.

Dar ce crezi, câţi oameni pe zi încearcă tot posibilul să facă cadou acestei planete puţină lumină şi dragoste, câţi se sacrifică în spitale, mănăstiri, aziluri de handicapaţi...? Da, da, şi eu am vrut câteodată să las totul baltă. Dar mergi mai departe şi lupţi şi te frigi din nou. Totul în speranţa că va fi mai bine şi că transformarea relaţiilor dintre oameni va începe curând.

Dar am primit şi o bucăţică bună de umor, care compensează o mulţime de lucruri. Singuri ne-am căutat-o. Nimeni nu ne-a silit să îndeplinim acest serviciu, noi înşine vrem s-o facem. Şi în final se va termina cu bine. Dar este mereu nevoie de pionieri, luptători în primele rânduri. Şi fii sincer o dată, dacă totul ar fi în armonie, n-ar fi cam plictisitor?" Mă uit cu o privire obraznică către cel alăturat şi observ că şi muşchii feţei sale se strâmbă într-un surâs.

„Da, ai dreptate. Ştiu şi eu, dar câteodată mai folosim asemenea faze. Nu mi se întâmplă aşa de des să pot spune ce am pe inimă, respectiv în cap cuiva care să fie neutru şi care să ţină la mine. Dar am uitat să-ţi zic ce este cel mai important. Acest Saint Germain a spus printre altele, prin această femeie-medium, că în Germania există un tânăr cu care ar comunica spiritual şi care m-ar putea ajuta mai departe. Partea grea era cum să-l găsesc pe acest om. Saint Germain mi-a arătat că atunci când era pe cruce Iisus a fost împuns în partea laterală de un legionar cu o lance. În jurul acestei lănci există un mare mit. Se susţine că cine o posedă ar stăpâni lumea. De aceea este numită şi „lancea destinului". După legionar, lancea a intrat în posesia lui Napoleon, al Habsburgilor şi a lui Hitler, care şi-au luat forţele de la ea. Saint Germain a spus că dacă voi căuta lancea, voi da şi de acel om tânăr.

„Nebun", am gândit în primul moment, după ce am plecat de la medium. Cu toate acestea, a doua zi m-am dus după colţ la un „Crystal Shop" şi am întrebat dacă există ceva în literatură despre acea lance. Şi uite, doamna de la magazin avea o carte în bibliotecă

– „Lancea destinului" de Trevor Ravenscroft. Am cumpărat-o şi am citit-o cu multă atenţie. La anexa cărţii am găsit. Acolo erau indicaţii despre buncărul în care Hitler a ascuns lancea în Germania, înainte ca aceasta să fie, după cum se afirmă, preluată de Eisenhower. De aceea am zburat până aici şi am nimerit la fix, deoarece o librărie ezoterică aflată pe locul buncărului m-a „obligat" formal să intru."

„Da, da", spun cu un rânjet, „căile Domnului sunt minunate. Într-adevăr, în această casă este buncărul în care este depozitată lancea, ca şi alte relicve. Dar Peter şi cu mine nu ştiam nici noi asta înainte, cu toate că şi eu am căutat lancea. Nu există coincidenţe. Oricum, se pare că prietenul meu Saint Germain şi-a pus în funcţiune relaţiile. Da, el este un maestru al amestecurilor şi conspiraţiilor! Dar tu, John, ce ştii despre Saint Germain?"

„De fapt, nimic", îmi spune el. „Mediumul a povestit atunci că e un „maestru ascendent" şi membru al „frăţiei albe" şi că ar comunica cu ea dintr-o dimensiune superioară." La aceste vorbe, John face o faţă nedumerită şi eu încerc să-i pun la dispoziţie câteva detalii despre misteriosul conte.

„Da, aşa se spune în cercurile spirituale şi teozofice. Dar dacă tot ai avut contact cu el, chiar dacă printr-un medium, vreau să-ţi povestesc pe scurt despre viaţa lui pământeană. Aceasta este la fel de misterioasă ca şi prezenţa lui de acum. Contele de Saint Germain a trăit cel puţin două sute de ani."

Mă duc puţin în depozit şi aduc cartea „Ultimele enigme ale lumii noastre" de Francis Hitching, care i-a dedicat contelui un capitol.

„Autorul relatează cum contele a apărut dintr-o dată, ca şi Kaspar Hauser, din neant. Toată viaţa sa a fost înconjurat de intrigi şi zvonuri despre forţele magice. Se pare că ar fi avut treizeci de pseudonime şi că numele de Saint Germain nu ar fi cel adevărat. Într-o discuţie cu doamna de Pompadour, metresa regelui Ludovic al XV-lea al Franţei, a rezumat modul de viaţă de atunci după cum urmează: „Toate femeile caută veşnica tinereţe şi toţi bărbaţii piatra filozofală. Unii vor tinereţea veşnică, iar alţii prosperitatea veşnică."

Mulţi dintre cei care l-au cunoscut pe conte au fost de părere că a descoperit ambele lucruri. Asta este cauza longevităţii sale. Faţă de Friedrich cel Mare s-a exprimat o dată că ar fi descoperit un elixir care poate prelungi enorm viaţa omenească şi că el ar trăi deja de peste două mii de ani. În faţa baronului von Alvensleben a explicat o dată următoarele: „Ţin natura în mâinile mele, şi cum Dumnezeu a creat lumea, pot şi eu să fac tot ce vreau, să scot ceva la iveală ca prin farmec, din nimic."

Pentru prima oară a apărut în anul 1710, lucru care putea fi confirmat de compozitorul Jean-Philippe Rameau şi de tânăra contesă von Georgy, care l-au descris ca pe om între patruzeci – patruzeci şi cinci de ani. În ceea ce priveşte următoarele două decenii, nu se ştie aproape nimic decât că a fost un prieten foarte apropiat al doamnei de Pompadour şi că avea o influenţă mare în lojile masonice şi în alte uniuni secrete ale acelor timpuri. În acele vremuri, spiritul care-i reunea şi anima pe fraţii din organizaţiile secrete era altul decât astăzi. Pe atunci mulţi oameni interesaţi spiritual şi intelectual s-au regăsit în acestea, spre deosebire de situaţia de azi, când după părerea mea lojile slujesc în marea lor majoritate răul.

Între 1737 şi 1742 se afla la curtea şahului Persiei, unde s-a dedicat probabil imensei sale ştiinţe despre diamante. În 1743 s-a prezentat la curtea regelui Ludovic al XV-lea, fiind renumit pentru enorma sa bogăţie şi priceperea într-ale alchimiei. El însuşi spunea că a găsit piatra filozofală şi că poate fabrica diamante. Mai povestea şi că a călătorit deja în Himalaya şi că acolo a găsit oameni care „ştiu tot", adăugând că „trebuie studiate piramidele cum am făcut-o eu", pentru a ajunge pe urmele secretului. De asemenea, a mai relatat că a călătorit prin spaţiul cosmic. „Am zburat mult timp prin spaţiul cosmic. Am văzut globuri pământeşti care se învârteau în jurul meu şi lumi la picioarele mele."

Cu o altă ocazie a spus: „Am călătorit prin timp şi m-am aflat involuntar în ţări foarte îndepărtate."

Contele avea şi înclinaţii de vizionar, vorbea despre descoperirea vaporului cu aburi şi alte invenţii viitoare. Se pare că putea să se facă invizibil şi brusc să apară când şi unde voia de faţă cu martorii.

Între 1744 şi 1745 a intrat la închisoare în Anglia sub acuzaţia de spionaj, dar după audiere a fost eliberat. Din 1745 până în 1746 a trăit la curtea din Viena ca un prinţ, fiind descris ca „plin de umor şi foarte talentat." Nu numai că era foarte bogat, dar vorbea, pe lângă multe limbi europene, şi araba, ca şi alte limbi orientale şi clasice, şi cânta nemaipomenit la vioară şi pian. Era vegetarian şi abstinent.

Între 1747 şi 1756 a fost de cel puţin două ori în India. A scris o scrisoare misterioasă, în care arăta că a dobândit ştiinţa de a topi pietrele preţioase.

Între 1757 şi 1760 a ajuns în culmea succesului său la curtea regelui Ludovic al XV-lea, în faţa căruia mărea sau înmulţea diamante. Acolo i s-a pus la dispoziţie un laborator pentru experimentele sale alchimiste. Contesa von Georgy avea atunci

şaptezeci de ani şi a fost foarte surprinsă că Saint Germain mai arăta încă la fel ca la întâlnirea de acum cincizeci de ani.

Din 1760 până în 1762 apare în Olanda, încercând să negocieze pacea cu Anglia. Politicienii şi domnitorii nu ştiau însă nimic despre acest lucru. Ludovic al XV-lea l-a lăsat să cadă în dizgraţie, iar contele s-a retras pentru un timp în Olanda pentru a-şi continua munca. În acest an Voltaire îi scria regelui Prusiei: „Se spune că secretul păcii ar fi cunoscut doar de un anumit domn Saint Germain, care mai demult ar fi cinat cu şefii consiliului. Este un om care nu moare şi care ştie totul."

Din 1762 până aproximativ în 1773, au apărut rapoarte din toată Europa despre activităţile sale ştiinţifice şi politice. „Un om deosebit ce putea transforma fierul într-un metal care pentru munca bijutierului era cel puţin la fel de bun şi frumos ca aurul."

În afară de asta avea o fabrică în Veneţia cu o sută de muncitori care se ocupau cu fabricarea ţesăturilor ce imitau mătasea.

Între 1774 şi 1784, după moartea lui Ludovic al XV-lea, i-a atenţionat pe Ludovic al XVI-lea şi pe Maria Antoaneta cu privire la o „conjuraţie uriaşă" despre care aflase discutând cu cunoştinţele sale din cercurile masonice şi Illuminati.

Apoi a trăit o mare parte din timp în Germania. Un martor susţine că în acea perioadă ar fi fost în vârstă de şaizeci sau şaptezeci de ani. Acolo se pare că s-a angajat cu elevul şi binefăcătorul său, prinţul Karl von Hessen-Kassel, în cercurile masonice, în ordinul rozicrucienilor şi cel al templierilor. Între timp au lucrat amândoi la experienţe „care trebuiau să fie în folosul întregii omeniri". La curtea sa, contele a recunoscut pentru prima oară că a îmbătrânit. La 27 februarie 1784 a murit în braţele a două cameriste, înmormântarea având loc pe 2 mai 1784, fapt consemnat în registrul bisericii din Eckernförde. Dar apoi a urmat o apariţie confirmată de mulţi martori la o întâlnire a ocultiştilor. Printre aceştia, masoni, illuminati precum şi necromanţi dezbăteau diversele concepţii ale lojilor. El a apărut acolo însoţit de renumitul alchimist Cagliostro, de Mesmer şi St. Martin.

Din 1788 a stat mai mult în Franţa şi i-a avertizat pe nobili despre revoluţia care se apropia. Dar nici acum nu a fost luat în serios. În 1789 călătoreşte în Suedia pentru a-l ocroti pe regele Gustav al III-lea de o posibilă boală.

Mai târziu i-a povestit prietenei şi cronicarei sale, doamna d'Adhémar, care încă mai credea că el arăta ca la patruzeci şi cinci de ani, că o s-o mai viziteze încă de cinci ori. Ea însăşi a susţinut

mai târziu că acest lucru s-a şi îndeplinit. Ultima dată a fost în 1820, în seara uciderii ducelui de Berry.

A fost văzut din când în când, în special în cercurile oculte, despre care după câte ştiu eu nu există decât foarte puţine însemnări."

Îmi aduc spontan aminte de un anumit articol şi iau numărul şase al unei reviste de pe raftul din depozit. Acolo scrie: „O ipoteză spune că ar fi fost primul fiu născut al prinţului ungar Franz Rakoczy al II-lea şi că a murit la 28 mai 1696 la Cluj, în Transilvania. Mama sa a fost Charlotte Amalie, fiica contelui Karl von Hessen-Rheinfels-St. Goar Wanfried. Leopold Georg, acesta era numele său, „a murit" la vârsta de patru ani şi trei luni. Asta doar oficial, pentru că altfel viaţa i-ar fi fost în pericol. Tatăl său era conducătorul mişcării de eliberare a maghiarilor de sub tirania împăratului Habsburg de la Viena. Prieteni de-ai tatălui său l-au sfătuit să-l ascundă pe primul născut departe de focul luptelor, astfel că micul Leopold a găsit adăpost în Florenţa, la Giangastone di Medici, ultimul din marele neam, rudă din partea mamei. Copilul, care aici nu avea nume, a fost numit simplu „bambino" – copil –, s-a dezvoltat spre bucuria tuturor foarte bine şi s-a descoperit că era extrem de talentat, dornic de a învăţa ştiinţele, tot ceea ce l-ar putea ajuta.

Când a venit vremea confirmării, se pare că Medici l-a întrebat pe băiat ce nume ar vrea să poarte. „Germanus" a fost răspunsul dat repede, după orăşelul San Germano de la poalele lui Monte Cassino, unde se afla o mănăstire benedictină pe care Bambino o vizitase deseori împreună cu prietenul tatălui său. Apoi s-a corectat, cerând ca „San Germano" să fie numele său. „Bambino" a spus că numele acesta are o importanţă istorică. Medici l-a sfătuit să preia forma franţuzească: Saint Germain!

Mai târziu, arată această versiune a poveştii tânărului Saint Germain, a studiat puţin timp la Siena, simţindu-se foarte îngrădit, însă de la un bijutier din oraş a învăţat primii paşi în arta ermetică a alchimiei. La Piombino s-a urcat pe un vapor care l-a dus în America Centrală. Acolo a lucrat în Mexic pe plantaţii, s-a întors apoi la Lisabona şi acolo a găsit – oh, minune! – o avere considerabilă depusă pe numele său şi o scrisoare de la însinguratul său tată, gonit de mult din Transilvania, şi care îşi găsise loc de exil în turcescul Rodosto.

În călătoria cu vaporul spre acel loc a cunoscut un învăţat despre care va spune mai târziu: „Am avut norocul ca în drumul meu să întâlnesc un om înţelept care m-a învăţat să cunosc natura

şi secretele ascunse ale lui Dumnezeu... O dorinţă de cunoaştere a filozofiei, teologiei şi legilor naturii s-a trezit în interiorul meu."

A aflat mai multe de la acel om misterios: despre ordinele şi sectele ce acţionau în taină, despre cercurile secrete de alchimişti şi rozicrucieni, care atunci erau foarte activi în Orientul Apropiat.

Tatăl său l-a trimis cu un mesaj personal la sultanul Imperiului Otoman. Saint Germain a fost primit călduros şi s-a simţit imediat bine în mediul de la curte pe care trebuia să-l frecventeze pentru o perioadă de timp. Orientul i-a oferit mai multe: deprinderea meşteşugului de combinare a culorilor, stăpânirea metodelor de vindecare cu plante orientale, formulele alchimiştilor Evului Mediu şi ale otrăvurilor perfide din Asia. Pe tărâmul culorilor şi al metodelor de colorare a mătăsii, bumbacului, lânii şi pielii, chimistul Saint Germain a adus mai târziu multe îmbunătăţiri şi inovaţii extrem de utile pentru această ramură economică. Aici a aflat şi despre apa „Jungborn", „Aqua benedetta", destinată pentru păstrarea frumuseţii şi o tinereţe îndelungată, foarte îndrăgită în special printre doamnele Franţei."

Aşa se spune că au găsit cercetătorii „serioşi" povestea lui Saint Germain. În afară de el însuşi, nimeni nu are cum să ştie adevărul.

Numele său a devenit cunoscut publicului larg de-abia în anii treizeci ai acestui secol. Contele a apărut în faţa unui american la Mount Shasta, în nordul Californiei, unde s-a materializat sub privirile uimite ale acestuia şi apoi iar a dispărut.

Saint Germain susţinea în acest caz că este membru al „frăţiei albe". „Frăţia albă" este, după spusele lui, o grupare de fiinţe de dimensiuni superioare care supraveghează dezvoltarea planetei noastre şi sprijină progresul spiritual.

În cele două cărţi ale lui Godfre Ray King, omul căruia i-a apărut Saint Germain la Mount Shasta, sunt foarte interesante detaliile poveştilor pe care le-ai relatat tu despre lumea dinăuntru şi locuitorii acesteia, mai ales că Saint Germain trăieşte într-unul din acele sisteme de tunele şi împărăţii subterane care, cu ajutorul computerelor, comunică cu aliaţi de pe Venus!

Descrierile acestea duc la bănuiala că Saint Germain este în legătură cu lumea interioară. Şi nu numai el. Nu a mers şi Iisus pentru trei zile în interiorul Pământului după ce a fost coborât de pe cruce?

Prietenul meu Al Bielek, specialist în experimentul Philadelphia, s-a ocupat intens şi de istoria contelui şi este foarte convins că acesta mai trăieşte şi azi în SUA. El a aflat cumva că Saint Germain trebuie să-şi facă „cura de întinerire", ce durează două săptămâni, o dată la şaizeci şi cinci de ani. Apoi ar avea linişte alţi şaizeci şi cinci de ani.

Ai de ce să meditezi la asta, John. Eu personal observ nişte paralele puternice. Mă gândesc că dacă le cercetezi în adâncul tău, s-ar putea să ai o surpriză. Şi cred că atunci când va veni timpul, tu şi cu mine vom ajunge în lumea interioară, în cazul în care aceasta este să fie hotărârea. Îmi imaginez că tot ce vom găsi acolo ne va surprinde.

Se ajunge la o anumită cunoaştere doar atunci când poate fi utilizată. Un învăţăcel este supus încercărilor prin care are de trecut maestrul, dar nu are nici cunoaşterea şi responsabilitatea acestuia.

Ei bine, cu ce te mai pot ajuta? Vreau să spun că tu eşti mult mai documentat în anumite domenii ale ufologiei şi în ştiinţa lumii interioare. Tot ce se poate ca Saint Germain să te fi adus la mine ca să ai un suport spiritual?"

„Da, şi de asta chiar aş fi avut nevoie, deoarece momentan sunt iarăşi puţin în aer cu cercetările mele. Câteodată sunt foarte sigur că ceea ce fac este bine, altă dată însă nu."

Mă gândesc scurt la ceea ce aş putea să-i spun şi încerc apoi să-i explic scurt, în câteva cuvinte simple, cum văd eu personal legăturile cu cosmosul: „Legea despre cauză şi efect îţi este cunoscută. Tu ai enunţat deja legea „însămânţării şi recoltării". De aici rezultă şi legea afinităţii – „un lucru atrage lucrurile identice cu sine!"

Ambele, atât lumea fizică cât şi cea spirituală, sunt menţinute şi susţinute de aceste legi. Este aceeaşi ordine înăuntru ca şi afară, cum este în mare este şi în mic. Ceea ce semănăm cu gândurile, sentimentele, vorbele şi faptele noastre, vom şi recolta. Aşa cum, dacă semeni secară, vei recolta secară şi nu grâu. Acestea sunt regulile după care funcţionează acest cosmos, această ordine. Mai mult nici nu trebuie să ştii. Ba, totuşi, trebuie să se ştie ce vrei, căci spre acest ţel ne îndreptăm gândurile, imaginile, dorinţele şi faptele şi ajungem, ca o consecinţă logică, la rezultatul dorit.

Această ordine perfectă poate fi comparată şi cu un computer. Viaţa ca atare este lipsită de valoare, ca un computer. Computerul reprezintă ordinea perfectă. Indiferent ce introduce operatorul prin tastatură, datele apar pe ecran şi după comanda de imprimare ies tipărite pe o coală de hârtie. Indiferent ce se introduce prin tastatură, va apărea fără discuţie pe ecran, respectiv „realitatea" prin hârtia tipărită. Computerul însă este neutru. Lui îi este indiferent dacă se introduce „dragoste" sau „ură", el tipăreşte conform datelor introduse. Computerul nu trebuie mustrat sau făcut răspunzător dacă în text se descoperă după aceea multe greşeli de ortografie, pe care singuri le-am introdus.

Aşa este şi cu legile vieţii. Dacă un om este bolnav, boala nu este întâmplătoare, ci în conformitate cu persoana, deoarece ea a

fost cea care a dus la cauzele respective. Aşa este şi cu banii, sănătatea, succesul sau insuccesul, toate componentele pe care le oferă viaţa. Nu întâmplător, ci conform rezonanţei, după lege. Şi am primit şi liber arbitru. Acesta este un privilegiu de care totuşi marea majoritate a oamenilor se tem. Le e teamă să fie liberi, să poată decide singuri, să spună da, să aibă răspunderi, să creeze şi să făurească singuri, să fie propriul lor mic „Dumnezeu".

Bun, şi ce facem acum cu această cunoaştere?

Illuminati ştiu precis ceea ce vor. Ei vor supremaţia lumii şi fiecare gând, fiecare sentiment, fiecare dorinţă este îndreptată spre acest scop. Toţi ceilalţi oameni sunt confuzi din cauza mediumurilor controlate de Illuminati, încât, copleşit de atâtea oferte avantajoase, omul nu mai ştie ce dorea iniţial.

În spaţiul nostru tridimensional, esenţială este armonia, colaborarea celor două puteri polare ale fiecărui lucru – a da şi a lua, constructiv şi distructiv, bine şi rău, ezoteric şi exoteric. Lupta simbolică pe care o percepem, este jocul puterilor distructive desfăşurat în lumea exterioară cu scopul de a ne abate de la indicatorul pus la dispoziţie de lumea interioară existentă. Mai simplu spus, oamenii sunt dependenţi prin lucruri de lumea exterioară – haine, maşini, televizoare, bogăţii, imagine, putere, ... lăsându-se astfel distraşi de la problemele reale, care sunt importante în viaţa pământeană.

Materia, denumită metafizic şi „a treia dimensiune", este aventura noastră – ezotericii îi mai spun „jocul nostru" – deoarece calea de abordare este să nu o negi, dar nici să fi dependent de ea. Avem voie s-o folosim, dar trebuie apoi s-o şi stăpânim. Este ca la şcoală. Pentru a ajunge în clasa a şaptea trebuie să trecem de a şasea. Asta înseamnă că trebuie să trecem de examenul din clasa a şasea pentru a putea trece de fapt de cel al clasei a şaptea. Dacă un elev viclean ar încerca de exemplu să se strecoare în clasa a şaptea, va eşua la prima lucrare de control, deoarece nu învăţase materia nici în clasa anterioară.

Cine vrea să plece de aici trebuie mai întâi să devină maestru al materiei, al celei de-a treia dimensiuni, să o stăpânească, şi apoi are voie să meargă mai departe. Cheia se află în interiorul omului şi nicidecum în lumea exterioară.

Dacă, de pildă, Rockefeller, care trebuie să meargă la toaletă, aşa ca tine şi ca mine, şi are de asemenea un creier şi o inimă, a putut să-şi îndeplinească scopurile şi interesele, să devină miliardar, atunci orice om poate. Mai ales că el a început de la nimic, fără a

avea un capital de pornire. Desigur, că a avut o altă viziune etică, dar asta nu ne interesează. În orice caz, a reuşit o mulţime de lucruri fără a avea mai mult potenţial spiritual decât orice alt om. Acesta a fost un exemplu simplu.

Şi fiecare suflet, fiecare om trebuie să îndeplinească o misiune. Dar majoritatea oamenilor nu observă nimic. Ei mor din nou înainte să recunoască de unde au venit, cine au fost şi încotro vor merge. Bineînţeles, soarta lumii este mulţimea sorţilor oamenilor. De aceea nu trebuie să ne mirăm că lumea este într-un haos, întrucât marea majoritate a oamenilor sunt ei înşişi haotici. Ei nici nu au înţeles legităţile vieţii, nici nu ştiu cine au fost înainte de a veni pe pământ.

Dar ce poate face un singur om? După părerea mea, cel mai important este ca zilnic să purtăm o discuţie cu eul nostru interior, cu fiinţa noastră spirituală. Nu mă refer neapărat la rugăciunea clasică din biserica creştină, ci mai curând la comunicarea cu creaţia. Aceasta poate fi o meditaţie sau o plimbare prin pădure, unde vorbeşti cu natura şi, bineînţeles, un drum la biserică. Forma de comunicare o putem alege noi, ca şi limba şi modul de adresare. Dar conversaţia de tatonare – din punct de vedere religios – cu creaţia, eu o numesc aici „rugă", este foarte importantă. Ne ajută să trăim mai conştient, mai umili, mai respectuoşi şi mai liniştiţi şi mai calmi. Această continuă comunicare cu spiritul în gândurile noastre ne poate ajuta enorm în munca noastră „aici jos". Ne ajută să trăim mai conştient în cotidian. Dar iarăşi depinde de noi să ne deschidem faţă de răspunsurile spiritului prin rugăciune sau prin „cunoaşterea interioară". Creaţia vorbeşte mereu cu noi, doar că de cele mai multe ori nu suntem atenţi din cauza fascinaţiei lumii exterioare.

Şi ce am putea descoperi prin comunicarea cu eul nostru? De exemplu, cauzele problemelor pe care le avem nu stau în afară, ci în eul, în interiorul nostru. De aceea lumii noastre exterioare nu-i mai rămâne decât să ne reflecte acest lucru. Nu ajungem să devenim din nou conştienţi că existăm, ceea ce înseamnă a trăi, a respira, a simţi, a crea şi a forma, deoarece corpul nostru şi sufletul nostru sunt însufleţite de un spirit care nu îşi are originea în această lume. Acest spirit ne animă permanent şi, prin dragostea sa dezinteresată faţă de noi, animă de fapt existenţa noastră. Acest spirit animă tot ceea ce există. Tot ce există este o formă individuală de expresie a creaţiei, aşa cum suntem şi noi înşine. Cine şi unde este acest spirit? Spiritul este peste tot, chiar şi în noi. Suntem din el şi suntem noi înşine. Iisus a spus o dată: „Tatăl îţi este mai aproape decât cămaşa, mai aproape decât respiraţia ta." Unde ar

mai putea să fie ascuns dacă nu în întreaga noastră fiinţă, în toată existenţa noastră? Acum se explică şi cuvântul „păcat". El vine de la vechiul cuvânt german „sinte", asta însemnând „despărţire". Păcatul este să fi despărţit de creaţie, să nu te priveşti ca parte a creaţiei. Iisus a spus că raiul şi iadul sunt „în" noi. Şi într-un alt pasaj: „Toţi pot face ce am făcut eu, deoarece Tatăl şi voi sunteţi una. Împărăţia cerurilor este în voi."

Saint Germain s-a exprimat de asemenea foarte potrivit într-o altă propoziţie: „Eu sunt o celulă din corpul Domnului. Fără mine Dumnezeu este incomplet şi orice negare a propriei mele dumnezeiri este o blasfemie."

De mii de ani oamenii au fost învăţaţi că creaţia s-ar afla în afara lor înşişi. Cei mai mulţi au crezut asta şi au acceptat-o ca adevăr. Dar creaţia, originea tuturor vieţilor, nu a fost niciodată în afara noastră – noi „suntem" ea. Creaţia, care suntem noi, s-a decis cândva să se împartă în nenumărate părţi, dându-şi posibilitatea să se descopere din nou pe sine. Fiecare din noi este o asemenea părticică, dar cândva am uitat acest lucru şi acum ne mirăm ceea ce facem aici „jos".

Corpurile pe care le locuim aici sunt mijloace perfecte de transport, alese de noi, care ne permit să trăim la nivelul materiei. Dar între timp, ne-am scufundat în iluzia că aceste corpuri suntem noi înşine. Ne-am uitat originea, moştenirea noastră, de care ne-am apropiat cu mult timp în urmă. Am uitat şi negăm cu toată puterea că noi înşine suntem această creaţie şi din păcate negăm şi responsabilitatea noastră pentru asta.

Noi am creat toate acestea şi creăm în continuare. Noi „suntem" ceea ce gândim. Iar mediul nostru înconjurător este propria noastră oglindă.

Saint Germain a spus că numele lui Dumnezeu ar fi „eu sunt". „Eu" este pentru „conştiinţă", „sunt" pentru „vibraţie". Ca urmare, în univers există numai conştiinţă şi vibraţie, din care este constituit totul.

Omul a făurit imagini ale lui „Dumnezeu", care îi folosesc pentru a domni asupra semenilor săi. S-au creat religii pentru a ţine oamenii şi popoarele sub control. Dacă îi iei unui om zeitatea sa, perfecţiunea sa, şi îi explici că există despărţit de creaţie, îl poţi stăpâni uşor. Creaţia nu a făcut nici un iad şi nici vreo satană. Acestea au fost invenţii ale omului pentru a înspăimânta şi pentru a-şi tortura fraţii. Creaţia este totul – fiecare grăunte de nisip, fiecare stea din univers, fiecare fluture, fiecare om. Totul şi fiecare este

creaţia. Dar cei mai mulţi nu mai sunt, bineînţeles, conştienţi de acest lucru. Şi tocmai în aceasta constă aventura vieţii – omul să fie din nou conştient de originea sa, de existenţa sa reală, de natura sa divină.

Un alt citat al lui Saint Germain adânceşte şi mai mult aceste gânduri: „Există doar o singură origine a binelui: Dumnezeu. Cine percepe şi preia acest adevăr conştient şi prin spiritul său exterior îl transpune în fapte, nu de două sau de trei ori pe zi, ci în fiecare clipă de dimineaţă până seara, fără întrerupere, indiferent cu ce se ocupă eul exterior, acela va putea să-şi exprime totala sa libertate şi să stăpânească toate lucrurile omeneşti."

Despre ce este vorba? Într-adevăr, este total irelevant dacă pământul este gol pe dinăuntru sau nu, dacă germanii sau americanii sau japonezii au acum două sute sau douăzeci de mii de farfurii zburătoare. Irelevant este şi dacă extratereştrii intervin în viaţa noastră şi faptul că noi suntem poate urmaşii lor.

Dacă un extraterestru ar fi distructiv şi rău faţă de altul se va confrunta cu aceleaşi gânduri. Pentru că vine de pe altă planetă nu înseamnă că este supus altor legi ale naturii. Asta nu ar trebui să uităm. Pământenii de la suprafaţă sau cei din interior nu sunt zei şi nici îngeri. Ei sunt mai mult sau mai puţin fiinţe umane – unul înalt cu pielea deschisă, celălalt mic şi gri, următorul eventual cu o înfăţişare de reptilă – care s-au dezvoltat altfel şi care pot fi înaintea noastră cu câteva sute de ani sau mii de ani. Aceasta nu înseamnă totuşi că din cauza asta nu mai fac greşeli. Şi ei se mai dezvoltă şi învaţă în fiecare zi ceva în plus. Dacă nu ar fi aşa, unii dintre ei n-ar mai avea nevoie de aparate pentru a veni la noi.

Şi, în ultimă consecinţă, este la fel de irelevant cine am fost într-o viaţă anterioară şi dacă ne amintim de ea sau nu. Nu avem nevoie de biserici sau de alte ritualuri. Singurul lucru de care avem nevoie suntem noi. Dumnezeu este „în" noi şi ne-a format după legile cosmice, a căror aplicare conştientă este sarcina noastră. Trebuie să învăţăm cum să umblăm cu aceste unelte şi de aceea ne încarnăm pe Pământ.

Dacă după o viaţă fizică – încarnare – ajungem din nou în lumea spiritelor, lumea cealaltă, adică pe creştineşte „murim şi ajungem în cer", observăm ce am făcut şi ce-am învăţat în ultima viaţă. Facem comparaţii cu toate celelalte experienţe pe care le-am avut în vieţile anterioare şi apoi ne decidem ce mai dorim să învăţăm într-o viitoare încarnare, desăvârşindu-ne continua dezvoltare a sufletului în procesul global spre cunoaşterea divinităţii.

Tot ce este posibil să constatăm că ne mai lipseşte ceva în privinţa umilinţei sau a dragostei dezinteresate sau că problema banilor sau a geloziei nu am rezolvat-o spre mulţumirea proprie, astfel că începem să căutăm situaţii fizice trăite şi familii la care putem să reînvăţăm şi să ne educăm în domeniile respective. Toată viaţa este, ca să spunem aşa, dinainte programată, dar nu de Dumnezeu sau de cineva din afara noastră, ci de noi înşine. Ne alegem părinţii, împrejurările, mediul înconjurător dar şi persoanele pe care le vom întâlni în cursul vieţii şi cu care vom trăi întâmplările corespunzătoare.

Problema propriu-zisă însă, aşa-numitul „impuls", provocarea şi în acelaşi timp întregul sens al jocului, constă în faptul că atunci când te încarnezi într-un corp fizic uiţi tot ceea ce ţi-ai propus, chiar şi amintirea despre acest lucru, dar uiţi şi cine eşti cu „adevărat".

Atunci ne putem dovedi nouă înşine dacă am învăţat cu adevărat lecţiile fostelor încarnări, şi că nu le-am înţeles numai în „minte", ele modificându-se prin numeroasele experienţe ale fiinţelor noastre şi ale „eu-lui" nostru, astfel că într-o situaţie dată trebuie să acţionăm nu în afara teoriei, ci pentru că aşa „suntem". Dar, în ciuda uitării, fiecare suflet poartă cu sine o unealtă care să-l ajute să atingă scopul pe care-l vizează la sfârşitul vieţii pământene. Este, ca să spunem aşa, legătura dintre om şi creaţie, puntea către eul superior – e vorba de intuiţie.

Pentru a ajunge la ţelul pe care ni l-am propus în viaţă, nu avem nevoie de o reamintire ale altor încarnări, nici nu trebuie să întrebăm vreun clarvăzător. Dacă reuşim să ne urmăm vocea interioară, intuiţia adică, să ne lăsăm conduşi, ajungem la ţelul nostru. Intuiţia, „vocea Domnului", după cum o numesc eu, ne vorbeşte de dimineaţă până seara, dar o ascultăm fără plăcere.

John, ştii sigur ceea ce vreau să spun? Acum se pune întrebarea: ce ţi-ai propus tu pentru viaţa asta? Realitatea este că ai lucrat pentru serviciul secret şi că ai ajuns la informaţiile acestea, indiferent în ce măsură corespund adevărului. Mă refer în primul rând la legea rezonanţei. Un alt fapt, şi anume că eşti de părere că toate aceste informaţii îi privesc pe toţi oamenii, demonstrează că trebuie să faci ceva în acest sens.

Ce-ţi spune intuiţia ta? Sigur ai o idee despre ce trebuie să faci cu cunoştinţele tale!

John a făcut un moment pauză, înainte de a-şi expune cele mai adânci gânduri: „Da, de fapt, după cum am constatat amândoi, suntem

aproape să dăm publicităţii acest lucru. Sincer să fiu, nici nu pot să procedez altfel. Ceva mă împinge deja să o fac. O forţă interioară."

„Atunci ar trebui să o şi faci", i-am susţinut răspunsul. „Voi fi cu plăcere alături de tine."

Observ că mintea lui John a început să lucreze. Este de presupus că anumite lucruri din viaţa sa îi apar în altă lumină. De aceea nu vreau să-l mai incomodez cu întrebările mele.

După o scurtă pauză, pe care am folosit-o pentru a pune cărţile la loc, îl întreb dacă vrea să se întoarcă în Statele Unite.

„Mai întâi zbor de la Frankfurt în insulele Canare, mai bine spus spre Las Palmas, deoarece acolo se află una din cele mai importante intrări în lumea interioară din această parte a Pământului. Pe aici s-au retras şi guanii, străvechii locuitori ai Canarelor. Guanii au fost şi sunt înalţi de vreo doi metri şi au părul blond. Ei au fost măcelăriţi de către spanioli, supravieţuitorii fiind luaţi ca sclavi. Cu toate acestea, unii au reuşit să se retragă în mantaua terestră, începând o viaţă nouă. Din când în când unii mai vin de pe Caldera – un crater de vulcan surpat, care este străbătut de un sistem de peşteri – unde ies la suprafaţă şi se amestecă cu locuitorii din Las Palmas.

Acolo mă voi întâlni cu o persoană care îmi va înmâna ceva. Încă nu pot să spun nimic despre asta. Voi lua din nou legătura cu tine. Numărul tău de telefon este pe cartea de vizită pe care am luat-o de pe tejgheaua magazinului."

„Vrei să-mi dezvălui acum numele tău complet?" l-am întrebat din nou pe John.

„Nu, cred că ar fi mai bine pentru tine să nu-mi cunoşti numele. Ai văzut singur că sunt pe urmele mele şi nu vreau să implic pe nimeni."

John se ridică şi-şi netezeşte pantalonii. În timp ce-şi îmbracă haina spune: „Cred că am auzit ceea ce trebuia să aud, şi anume că trebuie să-mi public cercetările. Ce vor face cititorii apoi este treaba lor, dar acum, după ultimele tale cuvinte despre sensul vieţii, am certitudinea că depinde de mine să închei această problemă, această misiune, publicând toate acestea. Indiferent dacă mă crede sau nu cineva. De ce am ajuns atunci la aceste informaţii? Probabil că a fost acest Saint Germain care m-a condus sau poate că nu. Dar trebuie să-mi liniştesc conştiinţa şi să pun totul pe hârtie. Voi pleca azi şi-ţi mulţumesc că mi-ai ascultat cu atenţie cuvintele. Îţi mai mulţumesc pentru încrederea acordată, luându-mă cu tine la prietenul tău şi dezvăluindu-mi conţinutul cutiei. Îţi promit că va rămâne un secret pentru alţii, aşa cum este numele meu pentru

tine. Poate crezi că sunt nebun. Tot ce se poate, dar ştiu ceea ce ştiu şi ştiu ceea ce am văzut.

Te voi contacta din nou, deoarece cred că noi avem ceva de făcut împreună. Poate în legătură cu Saint Germain, poate cu lancea destinului, probabil şi cu o călătorie în interiorul Pământului, cine ştie? Dar este deja prea târziu şi este mai bine să mă întorc la hotel. Mâine dimineaţă am avion spre Santa Cruz şi mai trebuie să fac câteva pregătiri. Încă o dată îţi mulţumesc pentru timpul acordat pe care l-am monopolizat aşa mult."

John, al cărui nume întreg a rămas tot secret, se îndreaptă spre uşă. De fapt aş mai vrea să-i spun câteva cuvinte, dar toate aceste lucruri pe care le-am aflat de la el păreau aşa de copleşitoare pentru mine, încât m-au prins puţin pe picior greşit şi nu mai ştiu ce să zic. Cu o scurtă îmbrăţişare ne luăm rămas bun şi el părăseşte magazinul. Îl urmăresc cu privirea până când dispare după colţ şi mă întorc, adâncit în gânduri, în camera din spate.

Mă reaşez în fotoliul meu şi-mi pun mâinile la obraji. „Nebunie, nebunie! Fie am înnebunit eu, fie ăla, sau probabil amândoi. Trebuie să recunosc că într-o oarecare măsură nu sunt tocmai cel mai normal tip de pe planeta asta, dar ce mi-a tot povestit l-ar fi făcut şi pe cel mai tare bărbat să cadă de pe scaun."

Uşor confuz, după ce fac repede puţină ordine, îmi iau geamantanul, încui magazinul şi alerg în direcţia maşinii. Cinci minute mai târziu, pe când conduc din centrul oraşului în direcţia autostrăzii, pentru a ajunge în această noapte la următorul meu obiectiv – ultima etapă până când conţinutul lăzii noastre ajunge la destinaţie –, reiau discuţiile în gând.

Aşadar, că germanii au construit farfurii zburătoare este un fapt. Cât de repede zboară acestea şi unde au zburat deja, este o altă poveste. Că există extratereştri îmi este de asemenea clar. În ce măsură au intervenit şi intervin manipulând Pământul este iarăşi puţin evident. Că Pământul este străbătut de sisteme de tunel uriaşe, de asemenea, nimeni nu poate nega, iar probabilitatea ca cineva să locuiască acolo nu este nici ea aşa de redusă. Dar dacă Pământul este într-adevăr gol pe dinăuntru, nu ştiu. Nu am fost acolo. Imaginile prin satelit ale polilor pot fi manipulate şi nici în acelea nu poţi avea încredere.

Aici se pune şi problema dacă aceste aşa-zise găuri de la poli sunt mereu deschise. Dacă Pământul este într-adevăr un organism viu, ar fi posibil să şi respire, ceea ce ar putea însemna că găurile se deschid şi se închid. Dar nu ar fi oare posibil ca la intrarea în

aceste deschizături să se ajungă la o schimbare a frecvenţei? Adică viaţa în interiorul Pământului există eventual pe o scară de frecvenţă mai înaltă, iar câmpul lor magnetic al oamenilor ce intră acolo se acomodează automat cu cel local? S-ar putea.

Dacă povestea pe care mi-a spus-o John timp de două zile ar fi într-adevăr adevărată, ar însemna că sub picioarele noastre trăiesc mai multe milioane de oameni, o mare parte din ei de origine germană, având pace de treizeci de mii de ani. Asta ar însemna că avem deja împărăţia păcii pe Pământ, probabil am avut-o mereu! Dacă lucrurile stau astfel, atunci am putea să azvârlim la gunoi această guvernare mondială proastă, deoarece diferitele popoare subterane, cu străvechile lor monarhii, trăiesc şi ele în pace, fără o monedă unică şi fără un guvern mondial. Acest gând mă linişteşte nespus, deoarece oricum n-am dat niciodată doi bani pe această globalizare şi vorbărie multiculturală.

Îmi vine un alt gând în minte. Dacă toate declaraţiile lui John despre viaţa din interiorul Pământului corespund adevărului, atunci nu ar exista doar o Germanie postbelică, ci două:

– una aici la suprafaţă, împărţită în două sisteme de stat – fosta RDG şi RFG – din care una a dat deja faliment, iar a doua se află în pragul acestuia;

– şi cealaltă cu un popor sudat datorită împrejurărilor grele, locuind în interiorul Pământului, având un stat naţional pacifist, care trăieşte deja într-o combinaţie de sentiment naţional, respect şi toleranţă în „epoca de aur" prezisă.

Dar de ce funcţionează în interiorul Pământului şi aici sus nu? Probabil pentru că acolo nu au sisteme militare şi structuri globale. Dar nu au nici o lume fantastică – a radioului, filmului şi televizorului, nici un fel de sisteme globale ale puterii, prin politică, bănci sau economie, sau chiar biserici mari, care văd lumea despărţită de Dumnezeu, nu au tranzacţii financiare cu dobânzi uriaşe la nivel global, nici industrii globale, nici ceaţa globală de microunde datorată sateliţilor şi emisiilor radio, nici motoare cu explozie care să furnizeze energie cinetică automobilelor sau avioanelor şi nici fisiune nucleară sau teste atomice.

Dimpotrivă domină rezonanţa pozitivă prin faptul că popoarele din interiorul Pământului fac totul pentru a împiedica ca elemente şi persoane care reprezintă sau sprijină asemenea structuri să intre în imperiul lor. Această lume este curată şi va rămâne curată. Menţinerea păcii este recunoscută ca cel mai înalt principiu şi acesta nu va fi încălcat din cauza unora care trăiesc la suprafaţă. Astfel

se înţelege şi de ce locuitorii lumii subterane nu sunt interesaţi să se afle despre existenţa lor, deoarece orice om normal ar dori să meargă acolo pentru a deveni parte a acestei păci.

Sarcina noastră aici, la suprafaţă este să procedăm şi noi ca aceşti pionieri şi să construim o împărăţie a păcii, „o epocă de aur", aici sus – mult – dorita eră a „Soarelui negru", când oamenii recunosc că nu numai lumina Soarelui – lumina de afară – este cea care creează şi menţine viaţa, ci forţa „Soarelui negru" – lumina invizibilă, puterea inimii şi a dragostei.

Şi asta este cel mai interesant la povestea lui Saint Germain. Pentru o clipă nu ştiu cum l-am uitat. Ce mă mai interesează pe mine farfuriile zburătoare sau extratereştrii, dacă este posibil să preschimbi plumbul în aur sau să te dematerializezi singur. Omul acesta este deja un mister. Am o mare admiraţie pentru el, ca să fiu sincer. Este ciudat că pentru mulţi oameni fotbalul şi sexul pot fi mai importante şi mai fascinante decât să atingă ceea ce a atins acest om, ca şi Iisus acum două mii de ani. Aceasta este căutarea ultimă, respectiv găsirea fundamentală. Aceasta este cheia aşa-zisei „pietre filozofale". Dimpotrivă, cărţi viclene, servicii secrete sau illuminati sunt absolut neinteresante. Iar cheia pentru ceea ce ne-au învăţat şi ne-au demonstrat Iisus sau chiar şi Saint Germain, este din nou de regăsit în „noi" şi nicăieri în altă parte.

Îmi pun întrebarea ce să fac acum cu aceste informaţii? Ce se modifică în viaţa mea dacă doar o parte din informaţiile pe care mi le-a transmis John sunt adevărate? Ce consecinţe ar fi pentru mine, pentru modul meu de a gândi, de a simţi, de a acţiona? Pentru familia mea, pentru serviciul meu, pentru locul unde domiciliez, pentru concepţia mea despre lume în general? Nu pot să le alung pur şi simplu cu o fluturare de mână, ca şi cum aş fi văzut un film şi viaţa îşi urmează normal cursul a doua zi. Mda, cel puţin am o consolare. În cazul în care aceste informaţii pe care le-am primit aici sunt născocite ca şi toate acele lucruri cu care m-am ocupat, pot să spun totuşi la final că am avut o viaţă aventuroasă, care nu a fost aşa de plictisitoare ca cea a majorităţii oamenilor.

Mă uit în oglinda retrovizoare, îmi văd faţa şi mă gândesc ce tip ciudat sunt dacă mă ocup de dimineaţa până seara cu „chestii" din astea. Dar nu pot altfel. Este trecutul, prezentul meu şi va fi şi viitorul meu – stimulat de întrebarea de unde vin, cine sunt şi ce aş putea realiza tocmai acum pe această planetă. O parte am descifrat-o deja pentru mine personal şi, uitându-mă din nou în

oglinda retrovizoare, îmi vine în minte un citat din Ramtha: „Vrei să-l vezi pe Dumnezeu? Atunci du-te şi priveşte în oglindă."

Da, cândva nu va mai trebui să mă gândesc la această frază, ci atunci o să fie pur şi simplu „aşa".

Mi-am întrerupt gândurile, căci în ciuda vitezei mari cu care am început din nou să conduc pentru a ajunge mai repede la ţel, observ deodată că deasupra mea, în diagonală, a apărut din nou farfuria zburătoare. Frânez puţin şi încerc să observ dacă zboară pe lângă şi cu mine. Într-adevăr este ca în călătoria de azi-dimineaţă, când m-a însoţit. Mai sunt aproximativ douăzeci de minute până la punctul de predare. Este un luminiş în cadrul unei păduri mari, departe de orice civilizaţie, unde mă aşteaptă un alt tovarăş, pe nume Wolfgang. El trebuie să ducă agregatul de propulsare la instalaţia subpământeană de la Obersalzberg, unde vrea să-l monteze pe farfuria zburătoare împreună cu un prieten.

După ce am părăsit din nou autostrada, mai merg încă vreo zece kilometri pe un drum de ţară până când cotesc la dreapta spre un mic drum de pădure. Deoarece pământul mai este încă puţin noroios, văd urmele de cauciucuri ale altei maşini, probabil maşina lui Wolfgang. Farfuria zburătoare încă mai este deasupra mea.

Într-adevăr Wolfgang a ajuns deja şi iese din maşină când mă vede oprind în spatele său. După un salut călduros, mă întreabă dacă totul a decurs cu bine.

„Ceea ce am trăit ieri şi azi şi ce-am auzit mă face să ezit în toată concepţia mea despre lume", i-am povestit lui Wolfgang, în timp ce-l băteam pe umăr. În puţine cuvinte îi descriu întâmplările cu John. Aştept o reacţie din partea lui, când privirile ne sunt dintr-o dată atrase de o lumină puternică deasupra noastră. Farfuria zburătoare a ajuns deasupra luminişului şi a coborât la vreo sută de metri. În timp ce noi doi priveam cu ochii mari în sus, observăm cum discul coboară mai departe; îi explic pe scurt lui Wolfgang că aparatul e pe urmele mele de azi-dimineaţă. Ca înlemniţi stăm unul lângă celălalt şi privim la această întâmplare fantastică. Lumina este aşa de strălucitoare, încât a trebuit să ne acoperim ochii cu mâinile şi să urmărim printre degete aterizarea. Încet de tot, discul uriaş alunecă sub vârfurile pomilor şi rămâne în aer vreo patru metri deasupra pământului. Sunt foarte emoţionat şi simt o uşoară vibraţie în tot corpul. Inima îmi bate nebuneşte şi aruncând o scurtă privire, observ că şi lui Wolfgang i se întâmplă la fel. Amândoi aşteptăm acum să apară trenul de aterizare, iar farfuria să se aşeze pe sol. În loc de asta, iluminarea discului devine tot mai slabă, până

când se poate recunoaşte un Haunebu III negru. După prima mea impresie, se pare că are diametrul de şaptezeci şi unu metri, lucru care mi-a rămas în memorie din documente.

Mă gândesc la ultima mea vizită în Spania, în vara anului 1997, la prietenul meu Franz von Stein care, împreună cu soţia sa, a văzut timp de aproximativ patruzeci de minute un Haunebu II cu un diametru de treizeci de metri plutind în apropierea casei lor. Ferestrele grupate câte trei erau puternic iluminate, iar farfuria zburătoare stătea lateral în aer de parcă ar fi „dat din cap". A plutit cu mişcări uşoare clătinate de colo-colo, auzindu-se doar un uşor zumzet. Atunci, în noaptea aceea de vară, eram din păcate plecat împreună cu soţia şi cu fiul meu la nişte prieteni la câţiva kilometri distanţă, dar acum este vorba de o aterizare „adevărată" chiar sub ochii mei.

Şi aici s-a auzit un zumzăit uşor, dar acum a încetat. Discul mai stă încă la patru metri în aer, când în cantul exterior se deschide hidraulic o clapă şi iese un fel de platformă.

„Din cât se vede, e clar că nu sunt extratereştri şi că este vorba de un Haunebu III, după cum am crezut la început", îi spun lui Wolfgang în timp ce privirea mea rămăsese lipită de farfuria zburătoare. „Ai observat vreun însemn pe farfurie?" l-am întrebat, deoarece eu n-am putut zări nici unul.

„Nu", mi-a răspuns Wolfgang, „n-am remarcat nici un semn". Pe mine mă miră că discul se află încă în aer, fără picioare de aterizare.

Din farfurie ies acum două siluete, care, după ce au atins pământul cu picioarele, pot fi identificate ca fiind un bărbat şi o femeie. Ambii poartă salopete negre şi se apropie cu paşi demni de noi. Femeia, care de la distanţă mică se dovedeşte o adevărată desfătare pentru ochi, poartă părul blond lung despletit; spre surprinderea noastră, şi bărbatul are părul lung, dar prins totuşi într-o coadă. Ambii par a avea patruzeci de ani. Înainte ca cei doi să ajungă la noi, Wolfgang şi cu mine ne uităm unul la altul zâmbind, deoarece şi noi ne purtăm podoaba capilară strânsă într-o coadă. Sunt foarte uimit, pentru că la prima mea întâlnire cu pilotul unei farfurii zburătoare a Soarelui Negru am avut de-a face cu un domn în etate, cu părul cărunt tuns scurt, care, în contradicţie cu tunsoarea sa, mi-a transmis un sentiment extrem de cald, aproape părintesc.

Wolfgang şi cu mine facem un pas spre vizitatori, iar aceştia ne salută cu o puternică strângere de mână şi cu cuvintele: „Servus, şmecherilor! Nu putem să vă lăsăm un minut singuri!" Total nedumeriţi, Wolfgang şi cu mine ne uităm unul la altul şi înainte

de a ne putea gândi la vreo întrebare, frumoasa femeie continuă, având pe faţă o expresie prietenească:

„Precis v-aţi imaginat un alt mod de salut, dar situaţia este mai serioasă decât vi se pare vouă. Pe tine, dragul meu", spune privindu-mă, „te ţinem sub observaţie încă de când te-ai născut, după cum ai putut constata şi tu. Precis îţi aminteşti de noi, când am zburat în Mexic deasupra templelor de la Chicén Itza. Şi când ai mers în Australia am fost prezenţi. Dar nu ne-ai perceput mereu. Deseori lăsăm navele să plutească într-un câmp superior, aşa că pentru tine sunt invizibile. Pe unii din oamenii noştri i-ai cunoscut deja personal, dar ei nu şi-au declinat identitatea. Acest lucru mai este încă necesar din motive de siguranţă. Doar o singură dată, după cum precis îţi aminteşti, unul dintre oamenii noştri de legătură, generalul-maior Becker – tatăl meu, s-a deconspirat."

„Ce, am întrerupt-o eu, „ acela era tatăl dumneavoastră?"

„Da, aşa este. Ajută din când în când la diferite acţiuni, altfel se plictiseşte. Poţi să mă tutuieşti liniştit, acelaşi lucru este valabil şi pentru soţul meu Parcival, deoarece suntem de mult legaţi prieteneşte pe plan sufletesc. S-ar putea spune că aparţinem aceleiaşi familii, în ceea ce priveşte modul nostru de a gândi şi simţi. De fapt, eu sunt Ariana. Amândoi facem parte din escadrila germană de farfurii zburătoare a bazei militare din Anzi, dar ne ocupăm numai de misiuni spirituale. Asta înseamnă că observăm persoane care au fost de-ai noştri, dar care după moartea lor s-au reîncarnat, şi îi călăuzim spiritualiceşte până când acumulează procesele necesare de conştiinţă pentru a fi contactaţi personal de noi. Cu voi doi facem o excepţie.

În maşină aveţi ceva foarte periculos. Este bine că aţi găsit unul din discurile noastre, dar am avut un motiv pentru care am scos agregatul de propulsie. Trebuie să ştiţi că dacă încastraţi agregatul în farfuria zburătoare şi dacă o faceţi chiar să zboare, veţi muri în câteva minute. Acest disc este o aşa-numită vechitură, în comparaţie cu tehnica pe care am perfecţionat-o azi după cincizeci de ani de progres în domeniul farfuriilor zburătoare. Reţeaua de sateliţi a aliaţilor şi farfuriile lor zburătoare introduse în luptă, combinate cu cele ale diferiţilor extratereştri distructivi, v-ar doborî în cel mai scurt timp, deoarece nu numai că aţi reprezenta un obiect zburător neidentificat, dar nici n-aţi putea să vă legitimaţi. În cazul în care v-ar forţa să aterizaţi, situaţia nu s-ar prezenta prea bine. Aţi fi consideraţi potenţiali purtători clandestini de secrete, care în mod oficial nu trebuie să existe. De aceea ar trebui să fiţi eliminaţi."

Acum ia Parcival cuvântul. Spre deosebire de Ariana, el are părul lung şi un metru optzeci, părând ceva mai înalt decât femeia. Trăsăturile feţei, foarte accentuate, sunt puse în valoare de salopeta neagră. Ridurile din jurul ochilor şi al gurii indică un temperament vesel. „Ştii, în curând va veni vremea ca să puteţi zbura la noi pentru a ne vizita instalaţiile. Apoi veţi putea călători singuri de câte ori vreţi şi cât de mult vreţi cu „lighenele" noastre, după cum le spun eu mereu. Pentru noi nu mai au importanţa pe care au avut-o odată. Sunt pur şi simplu mijloace de transport. Iar pentru tine", spuse uitându-se în ochii mei, „ar fi oricum plictisitor, din moment ce-ţi place aşa de mult viteza la o maşină. În discuri nu simţi absolut nimic. Momentan însă nu a sosit timpul, din punct de vedere al siguranţei, pe de o parte, şi din punct de vedere spiritual pe de altă parte. Trebuie să învăţaţi să aveţi răbdare. Va veni timpul, atunci va trebui să mai îndepliniţi o misiune importantă, iar pentru asta forţa creatoare vă va pregăti prin diferite procese de cunoaştere. Noi nu suntem decât nişte intermediari. Dar se va ajunge acolo, nici o grijă. Vă promit. Iar pentru noi cuvântul de onoare este încă un adevărat cuvânt de onoare.

Acum trebuie să vă rog să-mi daţi agregatul de propulsie, ca să-l ducem în siguranţă."

Cam fără tragere de inimă, merg la maşină, iau dispozitivul şi i-l dau lui Parcival, care îmi mulţumeşte pentru încredere. „Ştiţi", a început Ariana să explice, „omenirea nu este încă pregătită pentru aceste forme de energie. Se pot întâmpla multe lucruri rele. Acest lucru ar fi comparabil cu întrebarea dacă ai lăsa în mâna fiului tău de un an şi jumătate un cuţit ascuţit? Bineînţeles că nu. Şi dacă are douăzeci de ani? Bineînţeles că da. Pentru că între timp este destul de în vârstă şi destul de matur ca să umble cu el.

Aşa este şi cu generatoarele de energie sau cu farfuriile zburătoare. Atâta timp cât mai există oameni care se aruncă în aer cu bombele legate la brâu, ca astfel să ucidă şi fiinţe nevinovate, sau ca diverse structuri puternice să trăiască mai departe din război, aceste tehnici nu pot fi făcute cunoscute. Cu aceasta s-ar da posibilitatea fiecărui gangster să părăsească această planetă, respectiv să ducă în spaţiul cosmic faptele lui diabolice. Şi acest lucru nu are voie să se întâmple. Avem momentan destule probleme cu grupările malefice care trăiesc pe pământ. Limitarea daunelor necesită deja mult timp şi energie. La aceasta se adaugă şi extratereştrii negativi care au anumite interese cu Pământul. Aici problema este şi mai grea."

O lumină roşie se aprinde acum la cureaua lui.

„Trebuie să ne întoarcem imediat", spune Parcival, care se uită deodată scurt înapoi la farfuria zburătoare. „Se pare că ne-au localizat. Oamenii noştri de la bord dau alarma! Ştiu că v-ar fi plăcut să mai puneţi câteva întrebări, nu se pune în discuţie posibilitatea unui zbor, dar de data aceasta trebuie din păcate să ne despărţim. Dar ne vom reîntoarce. V-am promis."

După ce amândoi şi-au luat rămas bun de la noi, se întorc repede şi dispar în farfuria zburătoare. Când platforma s-a strâns, discul începe să lumineze din nou. Urcă încet până când se produce o smucitură şi farfuria dispare ca fulgerul.

Wolfgang şi cu mine ne privim oarecum trişti. Această aventură ar fi putut dura mult şi bine. „Să sperăm că se ţin de cuvânt şi se reîntorc", îmi spun cu jumătate de voce.

„Da, şi eu spun asta", spune Wolfgang, care pare puţin tulburat. Pentru el este prima oară când vede cu propriii lui ochi o farfurie zburătoare, ca să nu mai vorbim de pasagerii ei.

Tocmai vreau să-i spun câteva cuvinte când deasupra zonei apare un avion de vânătoare cu reacţie.

„Hai să dispărem, Wolfgang", i-am strigat, el confirmând cu un gest. „Putem vorbi mai departe prin telefonul de la maşină, OK?"

„Perfect, prietene, pe curând", se arată Wolfgang de acord cu propunerea mea, în timp ce fugeam spre maşinile noastre. Până la avionul de vânătoare cu reacţie mai dăm o tură pe deasupra luminişului, suntem deja pe drumul din pădure, feriţi de ochii curioşi de către crengile copacilor.

Cinci minute mai târziu vorbim la telefon despre cele întâmplate, chiar cu riscul să fim ascultaţi. „Credeam că acum", îi explic lui Wolfgang, „am fi fost deja pe drum cu propria farfurie zburătoare şi uite că iar nu s-a întâmplat nimic."

„Da, dar după cum ai auzit, ne vor mai contacta. Şi cred că-şi vor ţine promisiunea", încearcă el să mă liniştească.

„Şi eu cred asta, prietene, dar ştii şi singur cât de nerăbdători suntem amândoi. Ar fi bine dacă s-ar întâmpla ceva mai repede."

„S-ar putea", îmi spune Wolfgang din nou, „dar totuşi nu, deoarece totul îşi are timpul său. Fii bucuros că ai trăit să vezi ceea ce s-a întâmplat."

„Ai dreptate". Tac pentru un moment până îmi este clar ce voia să spună. Are dreptate. Nimic nu se poate obţine prin forţă.

„Atunci trebuie să exersăm şi să învăţăm să avem răbdare", îi răspund lui Wolfgang, dar cu un început de nemulţumire susţinut

de un oftat adânc, înainte de a ne despărţi după această zi obositoare pentru a ne îndrepta în direcţii diferite. Deja se crăpa de ziuă.

„Ce mai zi", mă gândesc eu la ziua de ieri când l-am întâlnit pe John, iar viaţa mea a primit un nou impuls. Cum de ne-am întâlnit chiar în ziua în care am vrut să iau agregatul de propulsie? Nu este ciudat că unele întâmplări se adună în acelaşi moment ca şi când în anumite zile trebuie să se schimbe ceva important?

Se pare că prognoza mea numerologică despre vineri, treisprezece s-a îndeplinit. Cu ziua de ieri a venit o schimbare radicală şi căderea unei vechi concepţii asupra lumii, o moarte simbolică. Dar cu moartea vine o nouă viaţă, iar eu m-am ales cu o mulţime de lucruri „noi". Trebuie să recunosc că ceea ce mi-a povestit John, n-a putut să şi dovedească. Dar oricum, nici eu nu pot dovedi multe din ce i-am povestit, ci trebuie să mă bazez pe relatările martorilor oculari, respectiv pe documente secrete care pot fi la fel de bine falsificate ca şi fotografiile. Dar ce se poate dovedi într-adevăr? Poate cineva dovedi că îşi iubeşte partenerul sau copilul? Nu. Dar de confirmat o fac, bineînţeles, cei mai mulţi. Dacă aş fi aşa de obraznic ca mulţi dintre criticii care se năpustesc asupra ufologilor sau ezotericilor, aş putea şi eu să susţin că declaraţia criticului că-şi iubeşte soţia este o minciună grosolană, aşa cum şi acesta susţine că experienţa unei persoane care a văzut un OZN ar fi falsă. Dacă ai văzut un OZN cu propriii tăi ochi, eşti criticat şi întrebat de ce n-ai făcut nici o poză. Dacă aduci o poză cu un OZN, criticii afirmă că ar fi falsificată.

Şi dacă le prezinţi un pilot german sau vreun venusian, spun că aceştia nu pot fi piloţi de OZN-uri, deoarece seamănă cu oamenii. Deci, orice ai face, este de la început lipsit de perspectivă. Nu poţi dovedi altor persoane astfel de experienţe. Nu poţi decât să-ţi dovedeşti ţie însuţi: dacă ai trăit aşa ceva, atunci ai primit deja propria ta dovadă personală.

De aceea sunt totuşi foarte fericit de ceea ce s-a întâmplat, adică aterizarea acestei farfurii. Deoarece pentru mine constituie o realitate pe care nu o pot pune la îndoială. Am vorbit cu Parcival şi Ariana şi ne-am strâns mâna. Şi am şi un martor pentru asta. Despre acest eveniment „ştiu" că este aşa şi nu trebuie să „cred", iar pe baza acestui lucru îmi pot construi propria mea imagine asupra lumii. Ei, oricum! Mă bucur deja de ziua în care cei doi se vor reîntoarce. Căci atunci va începe o nouă aventură şi, tot ce este posibil, una fatală. Doar că atunci când va începe, nu va mai exista cale de întoarcere!

**„Împărăţia creaţiei literare este împărăţia adevărului;
Deschide-ţi locaşul sfânt, să se facă lumină!“**

Adelbert von Chamisso

Bibliografie

Bergmann, O: „Submarine germane şi farfurii zburătoare păzesc mările lumii“, ed. Hugin.
Charroux, Robert: „Misterele Anzilor“.
Helsing, Jan van: „Operaţiunea Aldebaran“, ed. Ewert.
Hitching, Francis: „Ultimele enigme ale lumii noastre“, ed. Umschau.
Landig, Wilhelm: „Vremea lupului la Thule“, ed. Volkstum.
Livermore, John: „Secretul perfecţionării avioanelor circulare în SUA“, ed. Pandoras,
UFO-Kurier, mai multe cărţi, ed. Jochen Kopp,
Zeitenschrift, nr. 1 şi nr. 6, ed. Zeitenschrift.

Toate celelalte surse sunt momentan persoane care trăiesc şi care nu doresc să li se cunoască numele.

Cuprins

Ar fi putut fi o zi de-a dreptul normală... 3

1 Începe o poveste aventuroasă 21
2 Dezvoltarea farfuriilor zburătoare germane 24
3 Dezvoltarea avioanelor americane circulare în timpul celui de-al Doilea Război Mondial 48
4 SUA își pregătesc avioanele circulare pentru o posibilă intervenție în război 63
5 Statele Unite ale Americii primesc sprijin extraterestru 72
6 Aliații sunt implicați în producția avioanelor circulare 81
7 Nemții părăsesc Germania 87
8 Coloniștii germani descoperă o intrare către miezul Pământului 102
9 Amiralul Richard E. Byrd descoperă la Polul Sud intrarea către lumea din adâncuri 126
10 Pe urmele germanilor 142
11 Prima vizită a americanilor în Noua Germanie 150
12 Catastrofa aviatică a lui Byrd determină poziția Aliaților după cel de-al Doilea Război Mondial 160
13 Atlantida 164
14 Interviul cu profesorul Haammaan despre viața din interiorul lumii 171
15 Perfecționarea principiului antigravitației de către americani după al Doilea Război Mondial 187
16 Noii germani încep în lumea din adâncuri „Epoca de Aur" .194
17 Submarinele Noii Germanii supraveghează mările 203
18 Germanii străbat spațiul cosmic 216
19 Jurnal de bord 27 – Primul zbor al americanilor către Venus 225
20 Prăbușiri extraterestre 238
21 Interviu cu un venusian 258
22 Începutul unei noi ere 266
23 O întâmplare neașteptată 270

Bibliografie 295

Povestea acestei cărți este inventată.
Au fost cuprinse şi aspecte reale.
Depinde de dumneavoastră să le descoperiți...

Ce corespunde
adevărului şi ce ficțiunii.

Începutul unei noi ere

Jan van Helsing întrupează curajul de a vorbi

ISBN 978-973-636-485-3
9 789736 364853
www.antet.ro

32 lei